

Młody ŻEGLARZ

Nr. 12

GRUDZIEN 1951

CENA 1 ZŁ

EPOKA TWORZENIA ŚWIATA

Spójrz w okno, Czytelniku. Może za Twoimi szybami również jest właśnie grudniowy wieczór, a z nieba sypie się srebrzysty pył gwiazd. Może nastawiłeś radioaparat i słuchasz, jak biją dzwony Kremla...

Moskwa...

I tam, podobnie jak na ulicach Twojego miasta, ściele się puchowy dywan śniegu. Przysypał on cały Czerwony Plac, a zamiecione niedawno schody Mauzoleum Lenina znów są białe. Spoza srebrzystego pyłu zadymki wyłaniają się kontury baszt i murów zamkowych, nad którymi jaśnieją czerwone gwiazdy.

Jest już późny wieczór...

Lampa rozświetla tylko część pokoju. Wyłania ona z ciemności szafę biblioteczną i wiszącą na ścianie dużą fotografię. Stalin. Dziś jest właśnie 72 rocznica Jego urodzin. Większa część tych lat, to pasmo nieugiętej walki o szczęście wolnych ludzi, o pokój. Dziś właśnie miliony ludzi kieruje swoje myśli ku Moskwie — stolicy wielkiego kraju Zwycięskiego Października, gdzie żyje i pracuje On — Józef Wissarionowicz.

Słowo STALIN ma szczególne brzmienie, szczególny wyraz.

Na jego dźwięk uśmiech szczęścia rozjaśnia twarz robotnika Cymlańskiego Hydrowęzła i murarza Nowej Huty. Z miłością wymawia je chiński marynarz i francuski doker, koreański partyzant i egipski fellah. Bo wymawiając — STALIN, każdy z nich myśli — WOLNOŚĆ. Bo wymawiając — STALIN, każdy z nich myśli — POKÓJ. Bo wymawiając — STALIN, każdy z nich myśli — SZCZĘŚCIE.

Na szerokiej ziemi radzieckiej powstają gigantyczne budowle. Wiek XX na przekór knowaniom ostatnich dyplomatów zbrodni, na przekór bankowym hienom Wall Street — nie będzie wiekiem bomby atomowej. Do historii przejdzie on jako wiek komunizmu. Żyjemy w najwspanialszych latach, jakie przeżywała kiedykolwiek ludzkość. Na naszych oczach dokonuje się to, o czym kiedyś snuto tylko niedoścignione, zda się, marzenia. Na naszych oczach świat wszedł w nową epokę, epokę stalinowskiego czynu. Na tej drodze przyświeca mu jaśniejące nad Moskwą światło Wielkiego Października.

Czy pamiętasz, Czytelniku, te książki, z którymi być może zetknąłeś się, a których autorzy snuli fantastyczne marzenia na temat przyszłości świata? Były w tych marzeniach sny o gigantycznych źródłach energii, o całkowitym opanowaniu przyrody i podporządkowaniu jej woli człowieka, o zmianie oblicza ziemi, o miastach mędrców myśli i czynu. Czytały te książki pokolenia i z uśmiechem niewiary kiwały głowami. Panowała jeszcze czołobitność wobec sił przyrody, datująca się od czasów, kiedy wznoszono modły o wylew rzeki, o deszcz albo pogodę. O czym też marzył monsieur Verne? O czym też marzył mister Wells?

Pokolenia naszej epoki nauczyli marzyć — Lenin i Stalin. Nauczyli marzyć realnie, nauczyli twórczą fantazję przekuwać w rzeczywistość. I oto jak wyzwanie, rzucone ginącemu światu wojny, dolarów i zbrodni — zazieleniły się na pustynnych piachach Kara Kum sady, a moskiewska radiostacja podała światu wieść o tym, że potężny Don zmienił koryto, że ukończono już budowę nabrzeży portowych... w głębi suchego lądu, tam gdzie już niedługo rozleje się nowe morze.

Chcecie cyfr? Dobrze, posłuchajcie: Ogólna moc urządzeń hydroelektrycznych, które obecnie powstają, wyniesie ponad 4.000.000 kilowatów, a przecież jeden kilowat równa się wydajności 10 robotników. Ogólny obszar nawodnionych ziem uprawnych, oddanych do użytku dzięki powstającym budowlom, wyniesie 25.000.000 ha, obszar ten, większy kilkakrotnie od Belgii, Danii czy Holandii, żyźniejszy będzie niż legendarna kraina między Eufratem i Tygrysem. Wznoszone konstrukcje pochłoną 13.000.000 m^3 betonu i żelbetonu. Ilość wydobytej i usypanej ziemi wyniesie 1.500.000.000 m^3. Przy tych olbrzymich budowlach pracują gigantyczne mechanizmy, kierują nimi sztaby wykwalifikowanych inżynierów radzieckich i mechaników, planują je kolektywy najlepszych radzieckich uczonych.

Wzrasta, równie wspaniale jak budowle komunizmu, nowa kultura kraju radzieckiego. Coraz bardziej zaciera się różnica między pracą umysłową, a fizyczną, między miastem, a wsią.

— Tak — kiedy amerykański „uczony" Glenn L. Martin — kieruje z wątpliwym efektem pracami nad wywołaniem chmury radioaktywnej, w promieniu działania której miałby nastąpić zanik wszelkiego życia — radziecki uczony, profesor Fiłatow, pracuje z wspaniałymi rezultatami nad możliwością przywrócenia wzroku ślepym.

Kiedy pachołcy Wall Street znaleźli nowy sposób na wykorzystanie elektryczności, a to w celu torturowania kobiet i jeńców wojennych na Korei — w Związku Radzieckim zastosowano prąd elektryczny do poruszania specjalnego typu traktorów...

Nic dziwnego, że kiedy tłumy skandują z miłością wymawiane słowo: STALIN, to sens jego oznacza po prostu ŻYCIE...

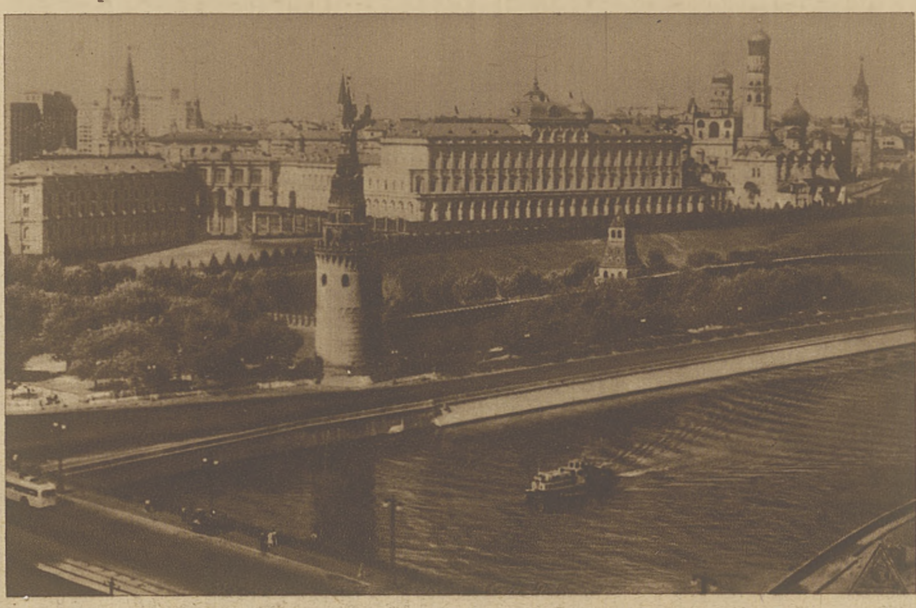
*

Tak, drogi Czytelniku, zagadałem, się.

Jest już noc...

Lampa na moim stole rozświetla tylko część pokoju. Wyłania ona z ciemności szafę biblioteczną i wiszącą na ścianie dużą fotografię. Stalin. Dziś jest właśnie 72 rocznica Jego urodzin. Większa część tych lat, to pasmo nieugiętej walki o szczęście wolnych ludzi, o pokój. Dziś właśnie miliony ludzi kieruje swe myśli ku Moskwie, stolicy wielkiego kraju Zwycięskiego Socjalizmu, gdzie żyje i pracuje On — Józef Wissarionowicz.

SŁAWOMIR SIERECKI





GENERALISSIMUS JÓZEF STALIN

KOMSOMOŁ kadra floty

Zakończenie wojny domowej i rozbicie interwencji, a zatem — zwycięstwo Rewolucji Październikowej, okupił Kraj Radziecki olbrzymim wysiłkiem całego narodu. W okresie tym pasiate koszulki marynarskie można było spotkać wszędzie, gdzie toczył się bój z wrogiem. Okręty Czerwonej Floty walczyły tam, gdzie zastała je rewolucja albo tam, gdzie skierowała je rewolucja. Walczyły one zwycięsko z przeważającymi siłami przeciwników, wśród których była — uważana wówczas za najsilniejszą na świecie — flota brytyjska. O żadnym odnawianiu sprzętu, kapitalnym remoncie, a tym bardziej budowie nowych okrętów wojennych — nie mogło być mowy.

Czerwona Marynarka Wojenna wyczerpała wszystkie swoje rezerwy. Wielu jej najlepszych wychowanków poległo na frontach od Kaspija i Czarnomorza aż do lodowatej Koli. W portach stały okręty bez załóg. Na burtach ich widniały jeszcze ślady pocisków wroga. Brakowało ludzi obznajmionych z rzemiosłem morskim, brakowało paliwa, kraj był wycieńczony wojną i grabieżą interwentów.

W roku 1921, na X Zjeździe RKP(b) partia bolszewicka zbadała dokładnie tę sytuację, przeanalizowała ją i wyciągnęła słuszne wnioski. Czerwoną Marynarkę należało odbudować!

Postanowienia X Zjazdu partii stały się zwrotnym momentem w dziele odbudowy rewolucyjnej siły zbrojnej na morzu. W wyniku uchwał partii powrócili na okręty marynarze-komuniści, którzy utworzyli podstawowy zalążek partyjnych organizacji floty. Ale to było jeszcze za mało. I wówczas właśnie — do udzielenia pomocy odradzającej się flocie powołany został Komunistyczny Związek Młodzieży — Komsomoł.





W roku 1922 do marynarki wojennej stawiło się 2.000 komsomolców. 300 z nich najlepiej przygotowanych zostało skierowanych do szkół wojenno-morskich. Był to początek dzieła o wielkim znaczeniu państwowym.

W październiku 1922 r. w Moskwie zwołany został Piąty Wszechrosyjski Zjazd Komunistycznego Związku Młodzieży. Wypełniając wskazania Lenina i Stalina na zjeździe tym Komunistyczny Związek Młodzieży objął patronat nad Marynarką Wojenną.

Aktowi przyjęcia patronatu poświęcone zostało specjalne posiedzenie Zjazdu, przeprowadzone 16 października w wyjątkowo podniosłym nastroju, w gmachu Wielkiego Teatru Państwowego. W dniu tym szkolny okręt „Ocean" przemianowany został na „Komsomolec".

Odchodzący do marynarki wojennej pamiętali o wskazaniach V Zjazdu Wszechrosyjskiego Związku Młodzieży Komunistycznej, skierowa-

nych do komsomolców-marynarzy: „Bądźcie najlepszym, bojowym członem składowym Marynarki Wojennej, służcie za przykład wszystkim młodym marynarzom. W wytrwałej pracy pokonujcie wszystkie trudności służby morskiej.“



Patronat Komsomołu nad Marynarką Wojenną stał się konkretnym przejawem troski partii Lenina-Stalina o flotę. Właśnie Komsomoł, dając Marynarce nowe kadry marynarzy, zabezpieczył jeden z ważniejszych warunków odrodzenia i ugruntowania sił wojenno-morskich ZSRR. Podsumowania statystyczne przynoszą nader ciekawe dane o udziale Komsomołu w kompletowaniu Marynarki Wojennej.

Spośród powołanych do Mar. Woj. w roku 1922 było 88,6% komsomolców, a w roku 1923 — 90,4%. W tym czasie więcej niż 70% marynarzy Radzieckiej Mar. Woj. stanowili komsomolcy.

W roku 1923 komsomolcy stanowili połowę kursantów wojenno-morskich zakładów naukowych, które przygotowywały kadry dowódców. Również w tym samym czasie, celem zorganizowania ogólno-narodowego poparcia dla rozbudowy floty, na podstawie decyzji powziętej przez partię, przeprowadzony został po raz pierwszy „Tydzień Czerwonej Floty“. W jego realizacji szczególną rolę odegrały organizacje komsomolskie.

Płynęły miesiące i lata. Rosła i krzepła morska siła zbrojna ZSRR. W roku 1925 w czasie podróży szkolnej, zaokrętowany na „Maracie“ ludowy komisarz do spraw wojennych i morskich, Michał Wasyljewicz Frunze, w następujący sposób określił rolę Komsomołu w odrodzeniu Marynarki Wojennej:

„Tysiące komsomolców zasilających kadry, tworząc jądro nowej Marynarki Wojennej, wzniosło ów fundament, na którym oparła się cała dalsza, twórcza działalność. Osiągnięte przez nią rezultaty: Radziecka Republika posiada już Marynarkę Wojenną.“

W latach wielkiej wojny narodowej Komsomoł Kraju Radzieckiego otoczył Marynarkę Wojenną jeszcze gorętszą troskliwością. Ze środków i materiałów zebranych przez młodzież w okresie od stycznia 1943 do maja 1945 r. wybudowano 150 okrętów wojennych, a między nimi — „Junyj Tambowiec“, „Penzenskij Komsomolec“, „Ałtajskij Komsomolec“, „Moskowskij Remieslennik“ i inne.

Komsomolcy oraz młodzież Krasnodonu wybudowali za swoje własne oszczędności samolot dla lotnictwa morskiego, nazwany „Uljana Gromowa“. Przekazano go komsorgowi eskadrylli Eugeniuszowi Lisiańskiemu. Na tym samolocie zestrzelił on w krótkim czasie 4 faszystowskie maszyny.

W szeregach marynarzy walczyły tysiące komsomolców, wiernych ideom leninowsko-stalinowskiego Komsomołu. Warto przypomnieć, że bohaterski czyn Aleksandra Matrosowa powtórzył w bojach na Archipelagu Kurylskim (Ocean Spokojny) — komsomolec, marynarz Floty Oceanu Spokojnego — Bohater Związku Radzieckiego — bosman Mikołaj Aleksandrowicz Wołkow.

Nawet w wyzwalaniu Korei spod jarzma okupantów japońskich brali udział marynarze-komsomolcy. I tak na przykład marynarz-elektryk, Bohater Związku Radzieckiego, komsomolec Włodzimierz Moicenko — wsławił się w czasie boju o miasto Sejsin, walcząc w desantowym oddziale marynarki, wspomagającym natarcie morskiej piechoty.

W latach pokojowego budownictwa Komsomoł dalej wypełnia swe zobowiązania, sprawując patronat nad Radziecką Marynarką Wojenną, przygotowując kadry dzielnych ludzi morza, obrońców radzieckiej ojczyzny.

A D A M   N O W A C K I





ROBOTNICY PORTOWI REJONU GDAŃSK-DWORZEC WIŚLANY ROZŁADOWALI SYSTEMEM SZYBKOŚCIOWYM TRANSPORT FOSFORYTÓW Z S/S „COMMANDORE GRANT" W CIĄGU 61 GODZIN ZAMIAST PRZEWIDZIANYCH 224 GODZIN, ZAOSZCZĘDZAJĄC 73% DOZWOLONEGO CZASU.

PRZEŁADUNEK SZYBKOŚCIOWY

Podobnej treści notatki ukazują się prawie codziennie na łamach naszej prasy. Mówią one o osiągnięciach robotników portowych, o ich zwycięskiej walce z czasem dla przyśpieszenia wykonania planów gospodarczych.

Co to jest szybkościowy system przeładunku i na czym on polega?

* * *

Jest rok 1942. Bohaterska Armia Radziecka stacza krwawe boje z wojskami faszystowskiego najeźdźcy. Całe zaplecze, cały wielki radziecki kraj stara się wydajną pracą pomóc Armii. Każde skrócenie cyklu produkcyjnego, każde szybsze dostarczenie sprzętu wojennego dla Armii, to dalszy krok do zwycięstwa. Portowcy radzieccy również nie pozostają w tyle. Wiedzą dobrze, że każda wyładowana szybciej tona towaru, każdy dodatkowy rejs statku morskiego czy rzecznego przyczynia się do lepszego zaopatrzenia walczących żołnierzy. W tym czasie, wśród zawieruchy wojennej — rodzi się z inicjatywy portowców szybkościowa obsługa statków. Rezultaty tej akcji są widoczne. Szybkie dostawy transportów wojennych statkami rzecznymi do Stalingradu przyczyniają się do wspaniałego zwycięstwa Armii Radzieckiej.

Po zwycięsko zakończonej wojnie system szybkościowej obsługi statków święci w dalszym ciągu triumfy. Kraj zniszczony wojną potrzebuje bowiem wielu towarów, transportowanych najtańszym środkiem lokomocji — drogą wodną.

W walce o skracanie postojów w porcie i skracanie rejsów, wybitny udział biorą załogi statków radzieckich. Marynarze pomagają portowcom, przygotowując towary do wyładunku jeszcze w czasie podróży. Przez należytą konserwację i drobne naprawy w czasie rejsu skracają czas postoju przeznaczony na remonty w portach. Ta świadoma współpraca daje wspaniałe rezultaty. W 1948 roku dzięki szybkościowej obsłudze statków zaoszczędzono ilość czasu równającą się rocznej pracy 10 statków. W roku 1949 — 15 statków. W roku 1950 — jeszcze więcej. W roku tym bowiem metodą szybkościową obsłużono w portach radzieckich około 6.000 statków. Olbrzymie wyniki gospodarcze spowodowały, że oddolna inicjatywa robotników stała się tematem studiów teoretyków i praktyków portowych, którzy opracowali naukowe podstawy szybkościowej obsługi statków. Ogłoszono wiele na ten temat artykułów w prasie i wydawnictwach książkowych. Między innymi prof. A. J. Dukielski pi-





Jednym z podstawowych warunków umożliwiających stosowanie w porcie metod szybkościowego przeładunku — jest szeroka mechanizacja prac przeładunkowych. Stanowi ona charakterystyczną cechę naszych portów, w przeciwieństwie do portów państw kapitalistycznych, a szczególnie portów kolonialnych, w których rekiny kapitału międzynarodowego bezwzględnie wykorzystują tanią siłę ludzką — tańszą od maszyn i urządzeń. Zdjęcia powyżej i obok przedstawiają przerażający kontrast, jaki stanowi praca w naszych portach i portach krajów kolonialnych.

sze w swej książce o mechanizacji prac przeładunkowych w portach:

„Podstawą szybkościowej obsługi statków są:

— Pełna obsługa statków według uprzednio przygotowanego, dokładnego harmonogramu, stanowiącego plan operatywny, przewidującego wykonanie i skrócenie czasu operacji przeładunkowych i pomocniczych.

— Wykonanie prac przeładunkowych według uprzednio wypróbowanych, racjonalnych sposobów.

— Organizacja nieprzerwanego potoku ładunku.

— Wysoka wydajność urządzeń przeładunkowych.

— Wysoka wydajność robotników obsługujących statek.

— Dokładne i terminowe przygotowanie towaru.

— Pełna mechanizacja prac przeładunkowych".

Inny uczony radziecki D. Szapirowski tak mówi:

„Statek można traktować jako obsłużony metodą szybkościową, gdy osiągnie się następujące wyniki:

— Normy przeładunkowe przekroczą przeciętne normy uzyskiwane przez dany port w ubiegłym roku.

— Normy wydajności urządzeń przeładunkowych będą wyższe.

— Wydajność pracy robotników będzie również wyższa.

— Koszt własny obsługi jednej tony ładunku będzie niższy od planowanego.

— Statek otrzyma bez przestojów holowniki, pilota, przyjmie bez wyczekiwania paliwo, wodę itp.

— Jakość prac przeładunkowych będzie dobra, uniknie się uszkodzeń towaru oraz statku".

Jak z tego widać, szybkościowy przeładunek statków nie może być jednorazowym wyczynem portów czy jednorazowym rekordem pracy. Wymaga on bowiem drobiazgowego zaplanowania i ścisłych długofalowych przygotowań.

* * *

W Polsce metoda szybkościowej obsługi statków zastosowana była po raz pierwszy w marcu 1950 r. w Szczecinie. Załadowano tam statek duński „Hafnia" w ciągu 12 godzin, zamiast przewidzianych 108 godzin. Jeszcze w tymże miesiącu zastosowano metodę szybkościową w Gdańsku, gdzie rozładowano s/s „Tunguz" w ciągu 49 godzin, wobec przewidzianych 120. W kwietniu w porcie gdyńskim załadowano s/s „Hafnia" (ten sam co w Szczecinie) w ciągu tylko 10 godzin.

To były pierwsze osiągnięcia. Następnie systemem szybkościowym zaczęto również ładować skomplikowane ładunki drobnicowe. Pierwszym tak załadowanym był s/s „Pułaski".

Porty nasze rywalizują między sobą o szybszą obsługę tych samych statków. I tak np. norweski s/s „Henrik Ibsen" przy tej samej ilości towarów rozładowano —

w Szczecinie w ciągu 49,45 godzin

w Gdańsku w ciągu 48,00 godzin

w Gdyni w ciągu 31,00 godzin.

Ogólnie w roku 1950 obsłużono tą metodą w portach polskich ok. 800 statków, oszczędzając przeciętnie na każdym z nich po 48 godzin.

Korzyści wynikłe ze stosowania metody szybkościowej obsługi statków dla gospodarki narodowej są następujące:

1. możliwość wykonania ponadplanowo dodatkowych rejsów,

2. zwolnienie w porcie nabrzeża dla następnego statku,

3. możliwość zniżek stawek frachtowych dzięki opinii portu o szybkiej odprawie,

4. możliwość otrzymania „demurrage" (umownej nagrody za szybsze od przewidzianego wyładowanie statku).





Sukcesy w szybkościowej obsłudze statków zawijających do naszych portów — to wspaniały wkład klasy robotniczej Wybrzeża w przyśpieszeniu realizacji Planu 6-letniego. Oto jedni z tych, którzy budują naszą przyszłość na odcinku morskim — robotnicy portowi — przodownicy pracy — Stanisław Rubas i Leon Sztanke.

Ale nie tylko finansowe korzyści daje przeładunek szybkościowy. Pracę naszych robotników umieją ocenić załogi i kapitanowie statków obsłużonych tą metodą. Np. kapitan Kaliszuk z s/s „Onega" (ZSRR), pisze:

„Za szybkie rozładowanie s/s „Onega" składam serdeczne podziękowanie wszystkim pracownikom odcinka Wisłoujście, którzy pracą swą umacniają przyjaźń między narodami Związku Radzieckiego i Narodem Polskim".

Obsługa szybkościowa statków świadczy wymownie o tym, jak w naszych warunkach pojmują swoje obowiązki robotnicy portowi. Ich praca powoduje, że nawet przedstawiciele krajów kapitalistycznych nie mogą nie wyrazić podziwu dla tych osiągnięć.

Kapitan Bergur Palson, s/s „Hvassafjel" — Islandia, pisze:

„Pływałem do wielu portów z tym samym ładunkiem, ale nigdzie statek mój nie został rozładowany tak szybko i bez jakiegokolwiek uszkodzenia. Nie dziwię się, że kraj Wasz, posiadając takich robotników, odbudowywuje się w tak szybkim tempie".

Prezes Szwedzkiego Związku Armatorów powiedział niedawno:

„W portach państw kapitalistycznych obsługa statków jest nadzwyczaj nieudolna, podczas gdy w Polsce podnosi się nieustannie".

W państwach kapitalistycznych bowiem pogłębia się coraz bardziej przepaść między klasą wyzyskiwaczy i wyzyskiwanych, która prowadzi do smutnego zjawiska „slow-down", tj. umyślnego zwalniania tempa pracy w obronie przed bezwzględnym wyzyskiem kapitalistycznych koncernów portowych.

Oto co podały gazety w sierpniu br.:

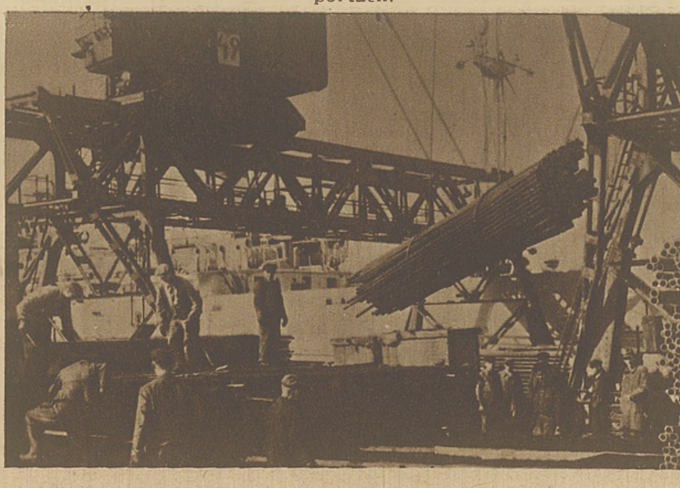
„Bałagan w portach tureckich. Jak donosi kapitalistyczna prasa żeglugowa, nieproduktywne postoje statków w portach tureckich wzrosły do tego stopnia, że z dniem 15 sierpnia 1951 r. podwyższono o 20% stawki frachtowe do tych portów".

Robotnik polski, czując się współgospodarzem portów, pracuje wydajnie i według najlepszych radzieckich metod szybkościowej obsługi statków. Nowoczesny zmechanizowany sprzęt ogranicza do minimum wysiłek robotnika, przyczyniając się do wzrostu szybkości przeładunku. I już dziś możemy powiedzieć:

Każdy statek w portach polskich jest obsłużony szybko i bez awarii!

HENRYK ŁĄCZYŃSKI

Sprawnie i szybko przebiega przeładunek drobnicy w naszych portach.



opowieści PŁYWÓW

SŁOWO „pływy" usłyszane po raz pierwszy zapewne zdziwi niejednego. Co ono oznacza? O przypływie i odpływie morza zapewne już słyszeliście. Otóż pływy, to wspólna nazwa tych osobliwych zjawisk, z którymi chcemy Was teraz bliżej zapoznać.

ODDECH OCEANU

Spójrzcie na spokojnie śpiącego człowieka. W rytm oddechu pierś jego nieustannie wznosi się i opada. Tak samo w niezamąconym od milionów lat rytmie wznosi się i opada powierzchnia oceanów, bez względu na to czy hula na niej sztorm, czy



też martwa cisza wygładziła wodę na podobieństwo tafli lustrzanej.

Jakie siły wywołują to zjawisko?

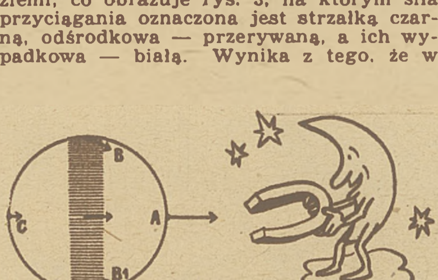
SZUKAMY SPRAWCÓW

Jednym sprawcą pływów jest nieodłączny towarzysz ziemi i najbliższy jej sąsiad w przestrzeni wszechświata — księżyc. Siła przyciągania jego masy wywiera wpływ na wody morskie i powoduje przesunięcie się cząsteczek wody w kierunku księżyca. Działa ona najsilniej w punkcie A, najbliższym księżyca, słabiej w środku ziemi oraz w pasie przechodzącym przez punkty B i B1, a najsłabiej w najbardziej oddalonym punkcie C. Obrazowo pokazuje to rys. 1, przy pomocy strzałek różnej wielkości.

Drugim sąsiadem ziemi we wszechświecie jest słońce. Oczywiście oddziaływa ono na ziemię zupełnie podobnie jak księżyc. Z rys. 1 wynikałoby, że fala przypływu powinna obiegać ziemię jeden raz w ciągu doby słonecznej lub księżycowej, która jest o 50 minut dłuższa.*) Tak jednak nie jest. Siła przyciągania jest bowiem tylko jedną z dwóch przyczyn pływów.

Na rys. 2 widzimy ziemię obiegającą wokół słońca. Przy takim ruchu powstaje taka sama siła odśrodkowa, jak przy szybkim okręcaniu ciężarka na lince, która to właśnie pod wpływem siły odśrodkowej napręża się i może nawet wyrwać się z ręki. Siła odśrodkowa jest jednakowa w każdym punkcie ziemi i równa się sile przyciągania w środku ziemi, a więc jest mniejsza od siły przyciągania w punkcie A na rys. 1, a większa od siły przyciągania w punkcie C. Ponieważ ziemia i księżyc też się obracają wokół wspólnego środka ciężkości — powoduje to również powstanie sił odśrodkowych.

Wiemy więc teraz, że w układzie ziemia-słońce i ziemia - księżyc każdy punkt na ziemi podlega jednocześnie dwóm siłom: odśrodkowej i przyciągania, które równoważą się całkowicie tylko w środku ziemi, natomiast w pozostałych punktach znoszą się tylko częściowo i tworzą różne wypadkowe. W punkcie A przeważa siła przyciągania, w punkcie C — siła odśrodkowa, a w punkcie B i B1 z dwóch prawie odwrotnie skierowanych sił tworzy się siła wypadkowa, działająca w kierunku środka ziemi, co obrazuje rys. 3, na którym siła przyciągania oznaczona jest strzałką czarną, odśrodkowa — przerywaną, a ich wypadkowa — białą. Wynika z tego, że w



Rys. 1

każdym momencie na kuli ziemskiej tworzy się przypływ w dwóch mejscach (A i C), a odpływ powstaje w pasie zakreskowanym, przechodzącym przez B i B1.

MIĘDZY NOWIEM A PEŁNIĄ

Rozumowanie zilustrowane na rys. 3 wydaje się jasne tylko w wypadku, gdy rozpatrujemy oddziaływanie albo samego księżyca, albo samego słońca, które zresztą z powodu znacznego oddalenia wywiera przeszło dwa razy mniejszy wpływ niż księżyc.

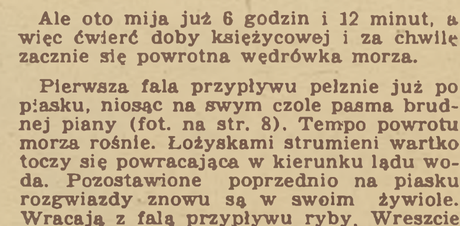
Ale przecież oba te ciała oddziaływają na ziemię jednocześnie, stale zmieniając wzajemne położenie. Księżyc obiega ziemię wokoło w ciągu 27 1/3 dni. Rozpatrzmy sytuację I (nów) na rys. 4, kiedy księżyc znajduje się między słońcem a ziemią. Siły pływotwórcze księżycowe (strzałki czarne) i słoneczne (strzałki białe) sumują się wtedy, dając w efekcie zwiększone nasilenie zarówno przypływu, jak i odpływu. Podobna sytuacja wytwarza się w położeniu III (pełnia) po upływie blisko 2 tygodni. W międzyczasie księżyc znajdował się w położeniu II (np. 5). Siły pływotwórcze słońca i księżyca znoszą się tu nawzajem. Tam gdzie słońce wywołuje przypływ — księżyc tworzy odpływ i odwrotnie. Zwycięża dwa razy silniejszy księżyc, ale przebieg zjawiska pływów osłabiony jest przeciwdziałaniem słońca. Powtarza się to w sytuacji IV na tydzień przed nowiem.

ANI LĄD, ANI MORZE

Od schematycznych rysunków przenoszących nas w przestrzenie wszechświata wróćmy na ziemię, aby z bliska zobaczyć skutek działania sił pływotwórczych.

Stoimy nad morzem.

Właśnie rozpoczął się odpływ. Morze cofa się, odsłaniając rozległe obszary przecięte gdzieniegdzie głęboko wyżłobionymi łożyskami strumieni, którymi odpływa reszta wód (patrz zdj str. 9). Szum oddalającego się morza staje się coraz cichszy i trzeba długo wędrować po wilgotnym piasku i mule, usianym żyjątkami dennymi, aby dogonić uciekającą linię tymczasowego brzegu.



Rys. 2

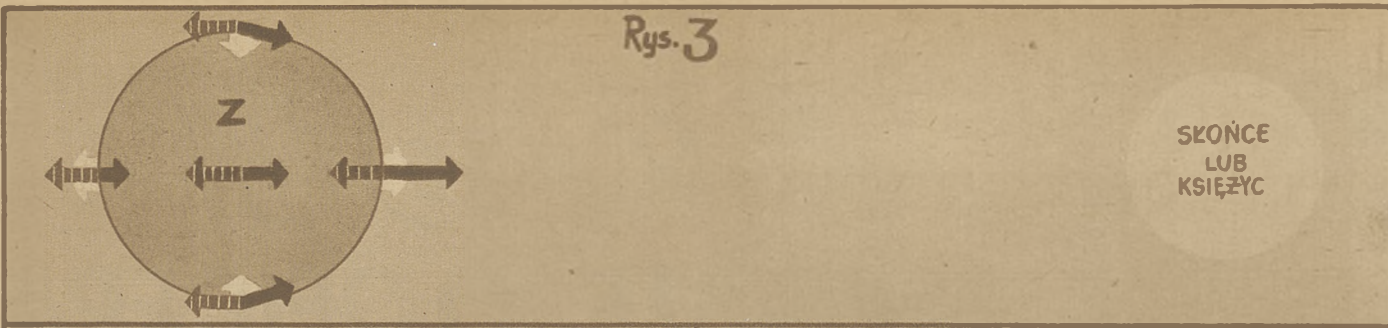
Ale oto mija już 6 godzin i 12 minut, a więc ćwierć doby księżycowej i za chwilę zacznie się powrotna wędrówka morza.

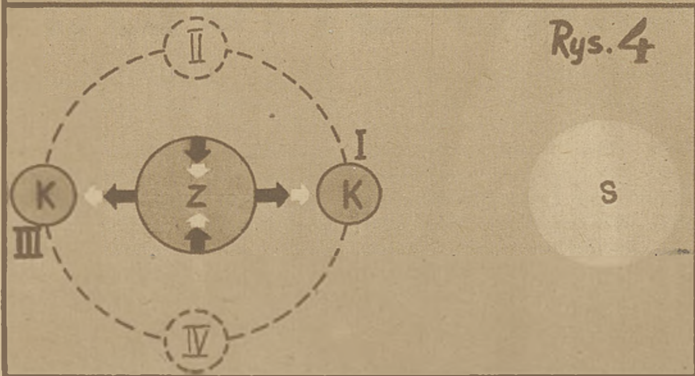
Pierwsza fala przypływu pełznie już po piasku, niosąc na swym czole pasma brudnej piany (fot. na str. 8). Tempo powrotu morza rośnie. Łożyskami strumieni wartko toczy się powracająca w kierunku lądu woda. Pozostawione poprzednio na piasku rozgwiazdy znowu są w swoim żywiole. Wracają z falą przypływu ryby. Wreszcie po następnych 6 godz. i 12 minutach poziom wody przestaje się wznosić, przypływ przechodzi w odpływ.

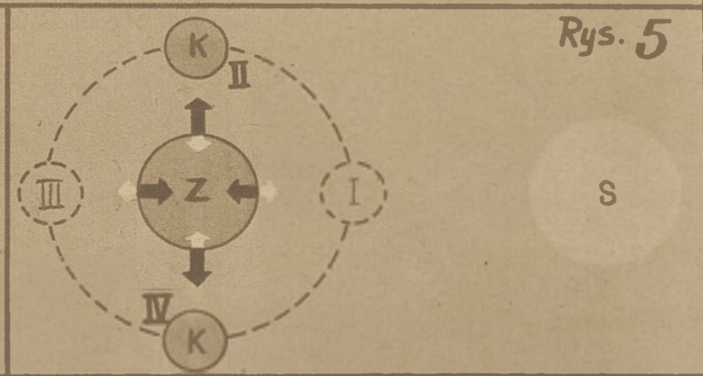
Na brzegu stałego lądu widać ślady jeszcze dalszego zasięgu wody — to niewątpliwie pamiątka z niedawnego okresu pełni, kiedy przypływ docierał jeszcze wyżej.

Pas ziemi w zasięgu pływów nie jest ani lądem, ani morzem, bo co 6 godzin i 12 minut zmienia swój charakter.

**) Księżyc „obiega" ziemię w ciągu 24 godzin 50 min., ponieważ posiada on ruch własny i skoro ziemia obróci się wokół osi w ciągu 24 godzin — księżyc zdąży się oddalić na tyle, że dopiero po upływie następnych 50 min. znajdzie się nad tym samym miejscem ziemi, gdzie był poprzednio.*







Jest to teren oryginalnych połowów, na które rybacy udają się pieszo lub wozem, rozstawiają sieci i wracają po 12 godz. 25 minutach, aby wybrać z sieci złowione ryby.

KŁOPOTY MARYNARZY

Przy niektórych brzegach, a zwłaszcza w wąskich i lejkowatych zatokach, fala przypływu spiętrza wodę nawet do wysokości kilkunastu metrów. Wyobraźcie sobie port położony w takiej zatoce. Ile to kłopotu mają marynarze, których statki wznoszą się i opadają o kilka pięter ocierając się o oślizgłe ściany nabrzeży? Na jakie utrudnienia natrafia przeładunek. (fot. na str. 9).

Budowa takich nabrzeży jest nie lada zadaniem. Aby przeciwdziałać tym trudnościom, odcina się najważniejsze baseny śluzami, przez co poziom wody uniezależnia się od pływów i utrzymuje się mniej więcej jednakowy. Statki wchodzą i wychodzą z takich basenów (zwanych także dokami) poprzez komory śluzowe.

Baseny mniej ważne, np. rybackie lub jachtowe, łączą się z morzem i nieraz w okresie pełni lub nowiu woda w nich tak opada, że łodzie, kutry lub jachty osiadają na piasku.

Spotyka się porty u ujścia rzek, do których w czasie odpływu większe statki nie mają dostępu i muszą czekać na przypływ, aby wejść lub opuścić taki port.

Wszelkiego rodzaju przeszkody nawigacyjne, jak mielizny i skały podwodne, nad którymi w czasie przypływu statek może się prześlizgnąć — stają się groźne w momencie odpływu.

Utrudnienie żeglugi stanowią poza tym prądy wywołane pływami, zmieniające swój kierunek i nasilenie co kilka godzin. Mogą one statek zbić z drogi, a w czasie mgły narazić na wielkie niebezpieczeństwo.

Toteż dokładna znajomość zjawiska pływów jest niezbędnym składnikiem wiedzy zawodowej każdego nawigatora. Musi on umieć posługiwać się tablicami i specjalnymi mapami, które pozwalają określić w każdym punkcie morza, a zwłaszcza przy brzegach, kierunek prądu pływowego, czas wysokiej i niskiej wody w każdym dowolnym momencie, a także chwilową różnicę poziomu w stosunku do poziomu najniższego. Również mapy morskie zawierają najważniejsze dane o pływach.

Zjawisko pływów występuje w całej okazałości tylko na oceanach i morzach otwartych oraz u brzegów tych właśnie wielkich obszarów wodnych. Natomiast morza niewielkie i zamknięte, jak np. nasz Bałtyk, nie ulegają siłom pływotwórczym w stopniu widocznym, ze względu na małą ilość zawartej w nich wody

SEL



U góry: pierwsza fala przypływu pełznie po piasku niosąc na czole pasma brudnej piany. Powyżej: łożysko strumienia, którym przy odpływie spływa reszta wody z odkrytego dna. Poniżej: wysokie nabrzeże w części portu nie osłoniętej przed pływami (francuski port Boulogne-sur-Mer)



Kłopoty pierwszego oficera

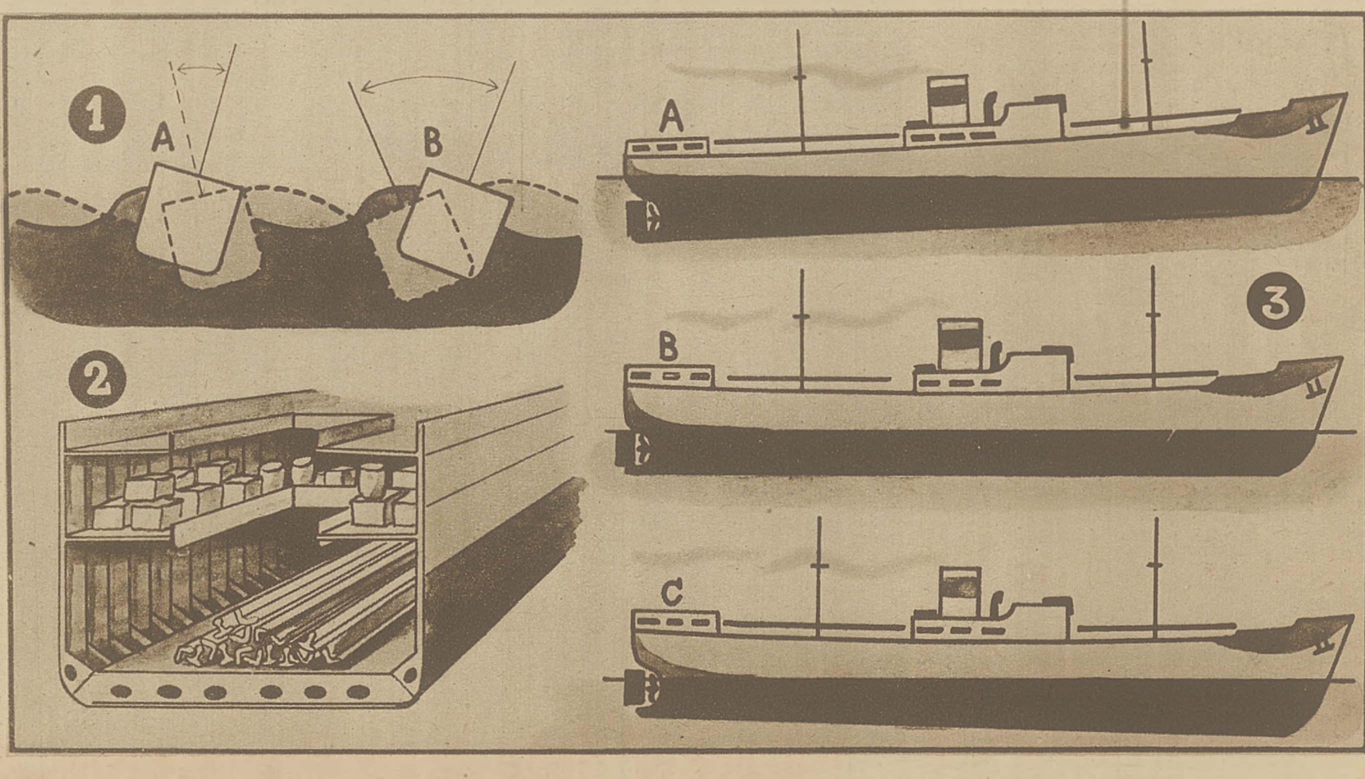
Za godzinę statek przycumuje do nabrzeża i zacznie się dobrze znany hałas dźwigów, wind i pokrzykiwania robotników. Załoga cieszy się na samą myśl, że już wkrótce będzie można wyjść na ląd. W parę godzin po zacumowaniu statek opustoszeje. Pozostaną tylko oficerowie i marynarze mający służbę oraz... pierwszy oficer. Czy on też ma służbę? Nie, tylko pierwszy oficer jest odpowiedzialny za wyładunek i załadunek statku. Natychmiast po skończonej odprawie u pierwszego oficera w kabinie zjawią się: makler klarujący statek, forman i odbiorcy dopytując się o stan ładunku. Pierwszy oficer musi udzielić wszystkim odpowiednich informacji, uzgodnić kolejność wyładunku poszczególnych partii, przejrzeć sztauplan i konosamenty. Trzeba spieszyć się, bo robotnicy są już na statku i czekają na polecenie rozpoczęcia wyładunku. Każda stracona chwila to drogie dla nas dewizy. Nareszcie wszystko zostało omówione, formalności załatwione, wyładunek rozpoczął się. Nie oznacza to jednak końca kłopotów pierwszego oficera. Musi być on obecny również podczas wyładunku. Co prawda uważają na tok przeładunku oficerowie służbowi. jednak stale „wyłażą na wierzch" jakieś nieporozumienia. A to partie ładunku są pomieszane, to znowu jakaś część ładunku jest uszkodzona. Następują reklamacje w morskim języku zwane claim'ami. Wszystko to załatwia pierwszy oficer. Nareszcie wyładunek skończony. Uff... Chyba teraz już naprawdę pierwszy oficer będzie mógł odpocząć? Gdzie tam. Teraz dopiero rozpoczną się prawdziwe kłopoty — załadunek statku.

Na statek trzeba załadować kilkanaście lub nawet kilkadziesiąt rodzajów ładunku z przeznaczeniem do kilku portów. Pierwszy oficer dobrze musi kręcić głową, by ładunek był tak ułożony, żeby w każdym porcie można było po kolei poszczególne partie wyładować, z drugiej strony ciężkie ładunki muszą być na dole, lżejsze zaś wyżej, żeby statek przy lada przechyle nie przewrócił się, żeby posiadał odpowiednią *stateczność*.

Co oznacza to słowo i czy naprawdę stateczność jest tak ważnym zagadnieniem przy załadunku statków? Stateczność jest to zdolność powracania statku po wychyleniu do pierwotnego położenia. Jeżeli statek jest stateczny, to po przechyle, np. na fali, szybko i pewnie wyprostuje się, jeżeli natomiast statek posiada małą stateczność, pod wpływem jakiejś niewielkiej zewnętrznej siły osiąga duży kąt przechyłu i przy wzroście tej siły może się nawet przewrócić. Np. kajak posiada małą stateczność, dlatego jest bardzo chybotliwy i nieumiejętnie zachowując się w nim — możemy zażyć przymusowej kąpieli.

Stateczność zależy od kształtu kadłuba i położenia środka ciężkości całej masy statku, co związane jest z rozmieszczeniem ładunku. Im środek ciężkości znajduje się niżej, tym stateczność wzrasta. Stopień stateczności da się określić przy pomocy odpowiednich wykresów, tablic i wyliczeń z wzorów. Posługując się nimi pierwszy oficer musi dokładnie obliczyć sposób załadowania statku. W miarę możności ciężkie ładunki trzeba dawać na spód, lżejsze zaś na górę. Z drugiej strony jednak statek nie może być za bardzo stateczny, bo wtedy na fali zbyt silnie pracują wiązania statku, ponieważ statek nie poddaje się jej uderzeniom. Taki statek nazywa się „sztywnym" (rys 1a). Jeżeli statek jest za mało stateczny — silnie kołysze się na fali — nazywa się „miękkim" (rys. 1b). Załadowując statek trzeba uważać, żeby nie był ani „miękki", ani „sztywny". Nie zawsze jednak można tego uniknąć. Jeżeli np. przewozimy drzewo albo koks — ładunek lekki — to część jego musimy załadować na pokład, bo cały w ładowniach nie zmieści się. Wtedy z powodu wysoko położonego środka ciężkości — statek będzie „miękki". Jeżeli natomiast będziemy wieźli szyny kolejowe lub rudę żelazną — statek będzie „sztywny". W takich wypadkach dobrze jest dać część ładunku na międzypokład, żeby podnieść położenie środka ciężkości (rys. 2).

Pierwszy oficer musi to wszystko i wiele jeszcze innych okoliczności wziąć pod uwagę. Zdarzały się wypadki, że z powodu nieumiejętnego rozłożenia ładunku statki przewracały się w morzu lub też stojąc jeszcze w porcie. Takie przewrócenie się statku jest



bardzo niebezpieczne, ponieważ dzieje się to nagle i wszyscy ci, którzy w danej chwili są pod pokładem mogą nie zdążyć wyskoczyć i giną.

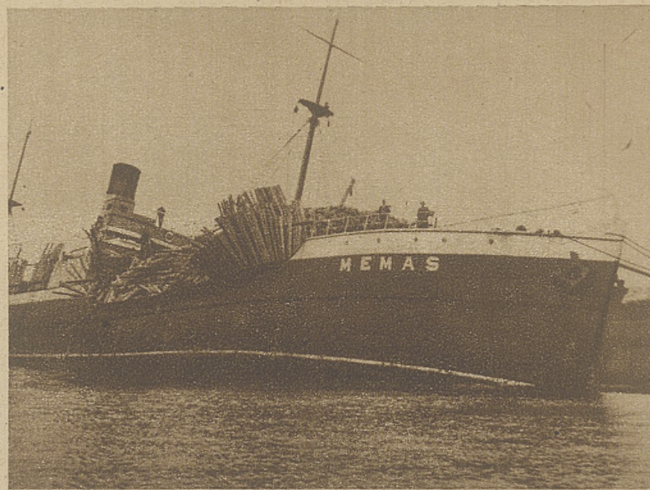
Często zdarza się, że statek wioząc kilka rodzajów ładunku do różnych portów musi najcięższe ładunki wyładować w najbliższych portach, a lżejsze w dalszych. Ze względu na dogodność wyładunku lżejsze trzeba by było położyć na dno, na górę zaś dać cięższe. Ze względu natomiast na stateczność statku należałoby postąpić odwrotnie. Zdarzają się takie sytuacje, które zdawałoby się — są nie do rozwiązania. Jednak i wtedy pierwszy oficer musi sobie jakoś poradzić. Robi to częściowo kosztem stateczności, częściowo zaś wygody rozładunku: część daje na międzypokład, część rozrzuca po kilku ładowniach i w rezultacie wszystko jest w porządku. Oczywiście decyzje swoje pierwszy oficer opiera na ścisłych obliczeniach.

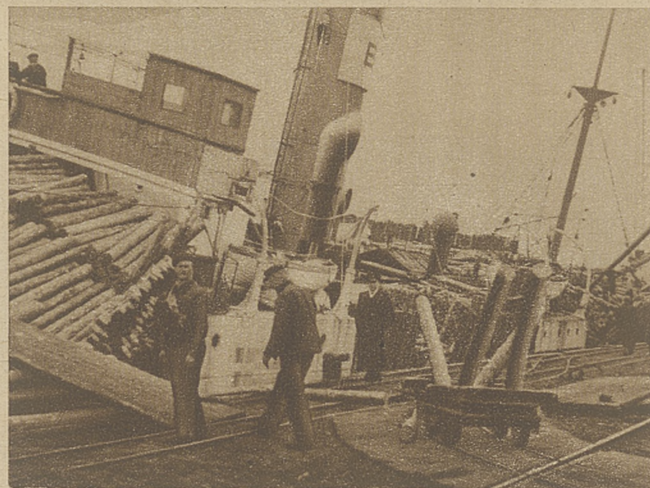
Przy załadunku statku pierwszy oficer musi wziąć pod uwagę jeszcze jedną okoliczność, a mianowicie przegłęb (trym), od którego zależy w dużym stopniu szybkość statku (rys. 3a-c). Najczęściej — najlepiej jest załadować w ten sposób, by statek posiadał przegłęb od 1 do 2 stóp na rufę. Jednak bywają w tym wypadku pewne odchylenia. Niektóre statki „lubią" być załadowane na równą stępkę, t. zn. posiadać jednakowe zanurzenie na dziobie i na rufie. Są to odchylenia indywidualne dla poszczególnych statków i chcąc je znać — trzeba przede wszystkim dobrze poznać statek. Sposób załadowania statku, by otrzymać żądany trym — oblicza się na podstawie odpowiednich wzorów.

— Wciąż wzory, obliczenia i znowu wzory! — wykrzykniecie — Czy ten pierwszy oficer nic więcej nie robi tylko rozwiązuje jakieś zadania arytmetyczne?

Skądże znowu! Jest to tylko pewien wycinek pracy pierwszego oficera. W morzu pierwszy oficer, jak i każdy, musi codziennie chodzić na wachty, oprócz tego jest on gospodarzem całego statku. Musi dbać o sprzęt statku, jego wygląd, musi prowadzić przychód i rozchód materiałów, pisać raporty eksploatacyjne, załatwiać korespondencję związaną z ładunkiem, dbać, by remonty statku były przeprowadzane w odpowiednim czasie itd. itd.

EDWARD SWIŁAS





Oto skutki nieumiejętnego rozmieszczenia pokładowego ładunku kopalniaków: utrata stateczności. Gdyby nie to, że wypadek nastąpił w porcie i przy przechyle statek oparł się burtą o nabrzeże — byłby niewątpliwie przewrócił się do góry stępką

Rudowęglowce

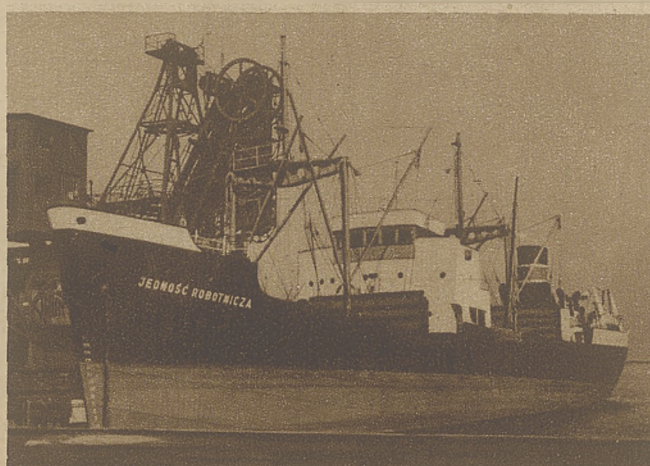
Któż nie słyszał o „Sołdku"? Któż nie zna nazw — „Jedność Robotnicza", „Brygada Makowskiego" czy „Pstrowski" — nazw, będących symbolem jednego z naszych największych osiągnięć na odcinku morskim, jakim jest niewątpliwie stworzenie rodzimego przemysłu budowy okrętów?

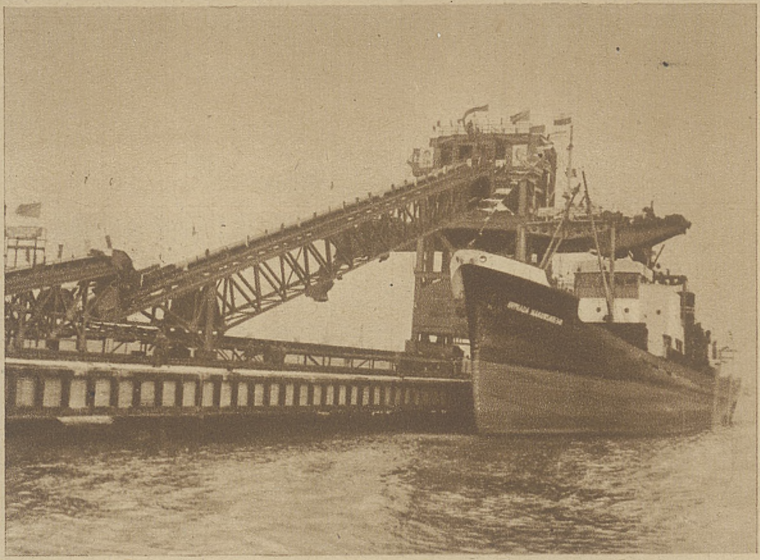
Nie jest rzeczą przypadku, że pierwsze te statki pełnomorskie zbudowane na naszych krajowych stoczniach — są rudowęglowcami. Przewozy polskiego węgla eksportowego i importowanej rudy stanowią bowiem dominującą część puli towarowej, której przewiezienie jest zadaniem Polskiej Marynarki Handlowej. A tę część zadania najsprawniej i najłatwiej wykonują statki specjalnie do przewozu rudy i węgla dostosowane — płynąc w jedną stronę z pełnookrętowym ładunkiem polskiego węgla, powracając zaś z rudą.

Połączenie takich ładunków, jak węgiel i ruda, korzystne z gospodarczego punktu widzenia — jest jednak dość trudnym do rozwiązania problemem technicznym. Chodzi między innymi o to, iż ruda jest szczególnie ciężka i mało przestrzenna, przez co pełny jej ładunek okrętowy stanowią niezbyt duże stożki zajmujące jedynie około 1/3 przestrzeni w ładowniach. Jest to szczególnie niekorzystne dla konstrukcji statku, gdyż po pierwsze zbyt mocno obciąża dno, a po drugie powoduje znaczne przesunięcie się środka ciężkości statku ku dołowi, co powoduje z kolei zbytnią sztywność na fali oraz tendencję do gwałtownego powrotu z przechyłów. Ruchy te są ostre i szarpiące, na skutek czego konstrukcja doznaje nadmiernych naprężeń i traci na wytrzymałości. Aby temu zapobiec — rudowęglowce posiadają specjalnie mocną konstrukcję, szczególnie dna, prócz tego zaopatrzone są w zbiorniki balastowe na pokładzie oraz pod nim, wzdłuż górnych kątów ładowni (t. zw. zbiorniki szczytowe). Zadaniem zbiorników jest polepszanie stateczności statku podczas rejsów z rudą. Przez napełnienie ich bowiem wodą morską — środek ciężkości statku pozostaje w tym samym mniej więcej miejscu, co przy normalnym rejsie z węglem, zajmującym całą ładownię.

Luki ładowni na rudowęglowcach są bardzo obszerne, co pozwala przy za- i wyładunku dotrzeć chwytakiem dźwigu do każdego niemal kąta. Konstrukcja taka ogranicza udział przy pracach przeładunkowych t.zw. trymerów - robotników, których zadaniem jest podsypywanie ładunku z kątów ładowni pod luk lub odwrotnie — rozmieszczanie ładunku równomiernie po całej ładowni. Statki o takich zaletach zwą się samotrymownymi i posiadają znacznie niższe niż inne jednostki nie dostosowane do przewozu ładunków masowych — normy przeładunkowe, a co za tym idzie — i koszty.

Spójrz teraz na str. 14







RADOSNY BILANS





Wydobycie wraku hitlerowskiego pancernika „Gneisenau" było szczytowym sukcesem Polskiego Ratownictwa Okrętowego w roku 1951 (powyżej na lewo). Wśród licznych nowych jednostek oddanych do użytku w roku 1951 przez nasze stocznie — szczególny podziw fachowców krajowych i zagranicznych wzbudziły supertraulery klasy „Radunia" (powyżej na prawo). Rok 1951 — to rok wzmożonej działalności Ligi Morskiej na odcinku sportów wodnych i modelarstwa. Na zdjęciu poniżej (na lewo) fragment zorganizowanych przez LM żeglarskich mistrzostw Polski. Rok 1951 — to rok wzmożonej odbudowy prastarego polskiego Gdańska. Jedne po drugich zmartwychwstają zabytkowe ulice, zdobne fasadami uroczych kamieniczek (poniżej na prawo). —

Drugi rok Planu Sześcioletniego zbliża się ku końcowi Jednak już dziś, przed wybiciem noworocznej północy, możemy ocenić nasz wkład w budowę nowej,socjalistycznej gospodarki morskiej. Radosny to bilans. Nie ma bowiem odcinka, na którym nie zrobilibyśmy potężnego kroku naprzód.

Na wodę spłynęły nowe statki, wzrósł tabor rybacki, żegluga zanotowała nowe rekordy, porty mogą się pochwalić zmechanizowaniem wielu gałęzi pracy, ludzie zatrudnieni w gospodarce morskiej — od robotnika do inżyniera — wzbogacili się o nowy zasób cennych doświadczeń. Radosnym rytmem dźwięczą młoty w stoczni, zwycięsko brzmi stuk spadających do ładowni brył węgla.

Uśmiechają się do przechodniów odbudowane z gruzów, koronkowe fasady patrycjuszowskich domów starego Gdańska, uśmiechają się zza szyb twarze robotniczych dzieci. Ich ojcowie i matki wznieśli te domy, ich ojcowie i matki obsługują porty, wydobywają wraki.

...Duża, oświetlona hala. Dziesiątki twarzy i dziesiątki płonących oczu. Robotnicze bluzy, kombinezony, ZMP-owskie krawaty... Przed nimi stół nakryty czerwienią. Nad stołem dwa portrety: Stalin i Bierut. Przemawia sekretarz Komitetu Partyjnego PZPR.

— Towarzysze — mówi — jestem szczęśliwy mogąc wam oświadczyć, że plan produkcyjny 1951 roku zrealizowaliśmy przed terminem.

...Tak, podsumowujemy radosny bilans...

Trzydziestą
w Szczecini
urządzeń p
dużych wyw
Europy. In
dalekomors
ku). Oddan
się do pszy
roku 1951 r
cyjnych. N
zajmujący
gi, stoczni,
ludzi pracy
bosman, ob
Julian Maj
Wawrzonow
kutra ryba











NS



Trzydziestą czwartą Rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej uczciło Wybrzeże oddaniem w Szczecinie na 54 dni przed terminem nowej, wspanialej inwestycji planu 6-letniego: nowoczesnych urządzeń przeładunkowych do węgla — ogromnego taśmowca (na zdjęciu u góry, po lewej) oraz dużych wywrotnic wagonowych. Urządzenia te czynią Szczecin najwydajniejszym portem węglowym Europy. Inną wielką inwestycją Planu 6-letniego na Wybrzeżu jest wspaniała baza rybołówstwa dalekomorskiego, zbudowana na piaszczystym pustkowiu pod Świnoujściem (zdjęcie u góry w środku). Oddano ją do częściowej eksploatacji 22 lipca 1951. Polska Marynarka Handlowa przyczyniając się do pszyśpieszenia realizacji Planu 6-letniego na odcinku przewozów morskich wykonała plan roku 1951 na dwa miesiące przed terminem, osiągając znaczne oszczędności w kosztach eksploatacyjnych. Na zdjęciu u góry po prawej — m/s „Waryński". jeden z najlepszych statków P.M.H., zajmujący stale czołowe miejsce we współzawodnictwie. Wszystkie sukcesy w pracy portów i żeglugi, stoczni, rybołówstwa, budownictwa morskiego, ratownictwa, administracji morskiej — to dzieło ludzi pracy z przodującą klasą robotniczą Wybrzeża na czele. To dzieło takich ludzi jak dawny bosman, obecnie oficer Józef Łożyński, czołowy przodownik PMH (po lewej), trymer portowy Julian Maj — przodownik pracy portu w Gdańsku (u dołu — po prawej), ślusarz narzędziowy Roman Wawrzonowski — przodownik Stoczni Gdańskiej, (u dołu — po środku) czy szyper kutra rybackiego Józef Glembin, przodownik przedsiębiorstwa połowów „Arka" (u dołu — po lewej).







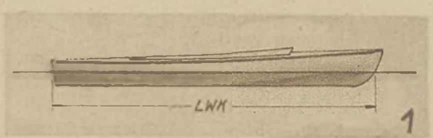
żeglarstwo

żagiel na kajaku

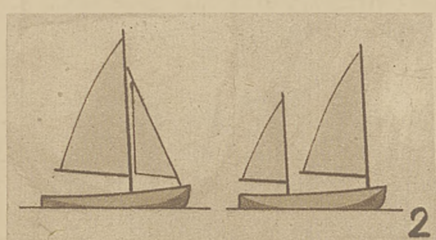
Niejeden z Was, drodzy Czytelnicy, ma własny kajak, a może nawet łódź, na której pragnąłby ustawić maszt i żagiel, ale... nie wie, jak się do tego zabrać. W sprawie tej dostajemy wiele zapytań, więc abyście „nie błądzili w ciemnościach“ i nie zużywali na darmo czasu oraz pieniędzy na próby — postanowiliśmy Wam dopomóc. Korzystając ze wskazówek zawartych w niniejszym artykule będziecie mogli z pierwszymi podmuchami wiosny wypłynąć na własnym kajaku z żaglem.

Najpierw musimy Wam wyjaśnić, dlaczego piszemy: kajak z żaglem, a nie kajak żaglowy.

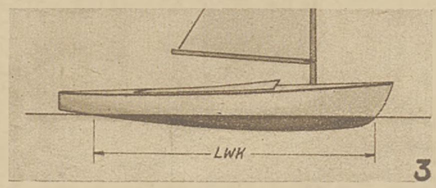
Kajak jest to łódź wiosłowa zakończona ostro z przodu i z tyłu, zakryta całkowicie pokładem i przystosowana do pływania po burzliwych wodach. Kajak, jako łódź wiosłowa, musi być tak zbudowany, aby przy pociągnięciu wiosłem raz z jednej, a raz z drugiej strony nie boczył, lecz zachowywał w jeździe linię prostą. W tym celu kajak wiosłowy buduje się w ten sposób, aby podwodną część przekroju bocznego zbliżyć do wydłużonego prostokąta.



(rys. 1). Łódź taka jest mało zwrotna, lecz nie będzie zbaczała z kursu pod wpływem pociągnięć wiosłem. Kajak żaglowy jest to łódź żaglowa jedno lub dwuosobowa, gdzie w przeciwieństwie do kajaka wioseł używa się jako siły pomocniczej. Kajak żaglowy (rys. 2) posiada dwa żagle zamocowane na jednym (slup) lub na dwóch masztach (kat-jol) i musi być



tak lekki, aby po wyjęciu wszystkich części ruchomych i ożaglowania, dwie osoby mogły go wynieść na brzeg. Od łodzi i kajaka żaglowego wymagamy przede wszystkim dużej zwrotności, wobec czego podwodny przekrój boczny musi być zbliżony do odcinka koła (rys. 3), a im linia wodna (LWK) będzie krótsza, tym łódź zwrotniejsza. Widzimy zatem, że kadłub kajaka wiosłowego musi być zupełnie inny niż żaglowego. Oczywiście, kajak żaglowy musi być szerszy od wiosłowego. Jak więc widzimy, nie każdy kajak, ma-



jący żagiel — jest kajakiem żaglowym. Budując dobrą łódź wiosłową nie myślmy, że będzie ona równie dobra do żagla. Na łodziach takich można używać żagla przy wiatrach o kierunku zbliżonym do naszego kursu, ale najlepsza nawet łódź wiosłowa czy kajak — nie pójdzie tak ostro do wiatru i nie wykona prawidłowego zwrotu jak żaglówka. Są może wyjątki, ale bardzo nieliczne.

Amatorzy sportu żeglarskiego stawiający „pierwsze kroki“ na wodzie myślą zazwyczaj, że przez dodanie miecza łódź ich stanie się żaglówką, a przede wszystkim będzie niewywrotna. W rzeczywistości sprawa wygląda zupełnie inaczej: miecz służy tylko do stworzenia bocznego oporu, aby przeciwdziałać znosowi (dryfowi) przy jeździe ostro na wiatr lub w pół wiatru. Przy jeździe z wiatrem o kierunku zbliżonym do naszego kursu miecz jest zbyteczny, a nawet szkodliwy, gdyż hamuje bieg łodzi. Miecz, który coraz częściej jest teraz wykonywany z drewna, nie zabezpiecza łodzi od wywrócenia i dodanie go nie wpłynie zasadniczo na stateczność, chyba że będzie on bardzo ciężki i spełniać będzie rolę balastru. Należy tutaj dodać, że normalny miecz częściowo może zabezpieczyć łódź przed gwałtownym przechyłem przy niespodziewanym uderzeniu wiatru, czyli innymi słowy: miecz hamuje szybkość wywrócenia, ale od niego nie chroni. Od wywrócenia natomiast chroni przede wszystkim ostrożność, uwaga, zimna krew, dobre balastowanie i wypuszczanie wiatru z żagla przy większych przechyłach. Dla początkujących żeglarzy damy taką radę: należy postawić łódź na dość płytkiej wodzie i próbować ją przewrócić. W chwili, gdy łódź już się przewraca, zapamiętajcie dokąd na pokładzie sięga woda, aby potem przy jeździe nie dopuścić do tego niebezpiecznego przechyłu.

Po tym długim wstępie przystępujemy do ustawiania żagla na naszej łodzi: przede wszystkim musimy obliczyć, jak duża ma być powierzchnia żagla. Nie obawiajcie się, obliczenie będzie bardzo proste: dla łodzi wąskich, długich i lekkich (kajaki) stosujemy wzór S = L.B; dla łodzi krótkich, szerokich i cięższych S = L.B.1,4,

gdzie S — powierzchnia ożaglowania
L — długość łodzi
B — szerokość

1,4 — współczynnik, który może wzrastać w zależności od typu, przeznaczenia, wagi itp. łodzi. (Gonczarewski i Zajcew „Miełkoje dierewiannoje sudostrojenie“ str. 35). Na przykład dla kajaka o długości 5 m i szerokości 80 cm powierzchnia żagla winna wynosić: 5 × 0,8 = 4 m²; dla cięższej łodzi wiosłowo - żaglowej: 4,5. 1,5. 1,4 = 9,45 m². Powyższe przykłady podają powierzchnie minimalne.

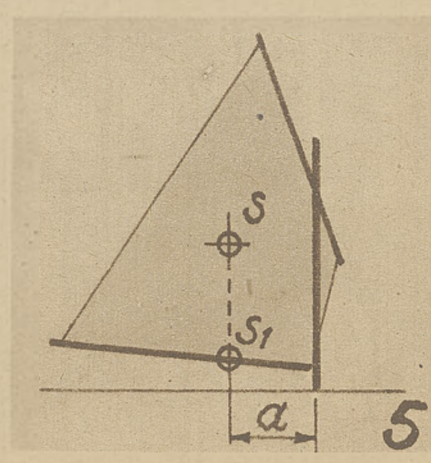
W tym miejscu musimy zaapelować do młodych żaglarzy: nie dawajcie dużego ożaglowania na Wa-



szej łodzi! Stracicie dużo (stateczność), a zyskacie mało (szybkość). Ożaglowanie nie powinno być duże, lecz prawidłowo dobrane dla danej łodzi. Znane są przykłady, kiedy regatowe łodzie po unowocześnieniu i zmniejszeniu żagli uzyskiwały o wiele lepsze rezultaty w regatach, niż ze starym ogromnym ożaglowaniem.

Jeżeli mamy już obliczoną wielkość żagla, musimy z kolei zaprojektować jego typ. Zakładamy, że ożaglowanie będzie bez want i sztagów, bo takie jest najtańsze, najłatwiejsze do wykonania i najbezpieczniejsze. Podamy Wam najprostsze typy: luger, łacińskie, bermudzkie (rys. 4).

Ożaglowanie luger bardzo proste w obsłudze, dobre jest dla małych łodzi, wygodne zwłaszcza do tran-

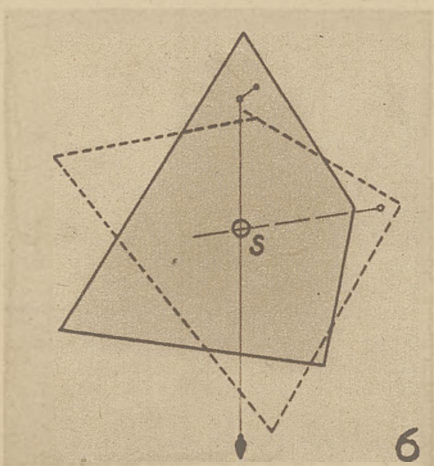


sportu dzięki krótkim drzewcom, posiada natomiast małą „doskonałość aerodynamiczną“.

Ożaglowanie łacińskie mało u nas znane posiada te same zalety co luger, jest jednakże od niego lepsze pod względem aerodynamicznym. Nadaje się doskonale do kajaków, gdzie powierzchnia żagla nie przekracza 4 m². Oba te typy mają tę zaletę, że środek parcia wiatru „S“ jest położony nisko, co dodatnio wpływa na stateczność łodzi.

Ożaglowanie bermudzkie — najtrudniejsze do wykonania — ma największą „doskonałość aerodynamiczną“, jest natomiast niewygodne do transportu z powodu wysokiego masztu.

Jeżeli już zdecydowaliście się na jeden z podanych typów ożaglowania, należy je koniecznie narysować, najlepiej w skali 1 : 10, podobnie jak na rys. 5. Na żaglu musicie oznaczyć środek ciężkości żagla „S“ (jest on jednocześnie teoretycznym punktem zaczepienia siły wiatru działającej na żagiel). Najprościej wyznaczymy go metodą zawieszenia, wycinając ze sztywnego kartonu



obrys żagla i zawieszając go raz w jednym, raz w drugim punkcie. Przecięcie dwu linii pionów da nam szukany punkt S (patrz rys. 6).

Teraz zajmiemy się najtrudniejszą może rzeczą, a mianowicie wyznaczeniem środka ciężkości podwodnego, bocznego profilu łodzi. Zakładamy, że łódź nasza nic nie ma, ani miecza, ani steru i te części będziemy musieli dorobić. Dokładny opis i rysunki jak je należy wykonać podamy w następnym numerze. Przypuśćmy, że dorobiliśmy do naszej łodzi miecz i ster. Obwiązujemy nasz kajak cienką, lecz mocną i długą linką mniej więcej w połowie długości i spuszczamy na wodę. Do łodzi siada załoga, opuszcza miecz, zakłada ster i zamocowuje go na sztywno, a następnie odpływa kilka metrów od brzegu, pozostawiając w ręku jednego z kolegów koniec linki, którą obwiązaliśmy kajak. Należy tutaj dodać, że ten eksperyment musimy robić na wodzie stojącej. Kolega na brzegu ciągnie linkę, starając się przyciągnąć łódź b o k i e m do brzegu (rys. 7). Załoga przesuwa linkę wzdłuż burty w ten sposób, aby zmusić łódź do posuwania się bokiem. Gdy to osiągniemy, zaznaczamy na obu burtach miejsce zamocowania linki i wyciągamy łódź na brzeg. Przecięcie linii łączącej oba oznaczone na burtach punkty, z osią podłużną łodzi, będzie punktem L, przez który przechodzi linia pionowa wystawiona ze środka ciężkości podwodnego, bocznego profilu. Punkt L, którego tak usilnie poszukiwaliśmy, musi leżeć w pewnej, ściśle określonej odległości od punktu S. W tym celu na rysunku łodzi rzutuje się oba punkty na linię wodną (LWK), spuszczając z nich prostopadłe do LWK. Odległość między rzutami punktów S i L winna wynosić 5% długości łodzi mierzonej po linii wodnej, przy czym punkt S winien leżeć p r z e d

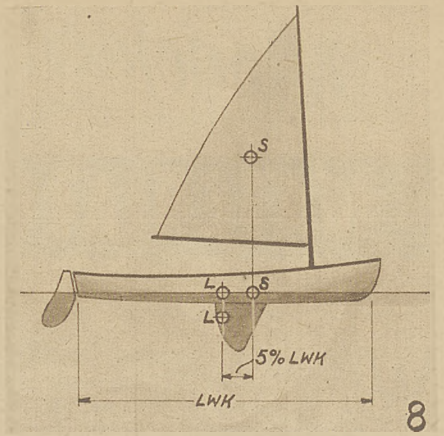


punktem L, patrząc od strony dziobu (Ganczarewski i Zajcew — str. 35. Patrz rys. 8).

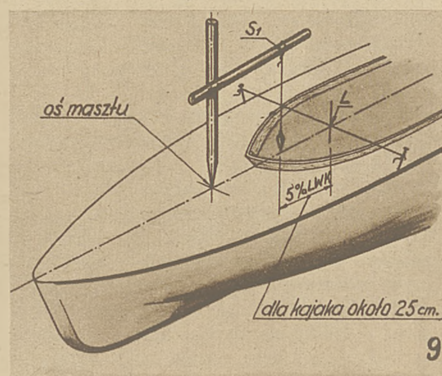
W naszym wypadku odległość tę wyznaczamy w sposób następujący: w oznaczonych na burtach punktach wbijamy małe gwoździki i łączymy je cienkim sznureczkiem. Następnie na zaprojektowanym rysunku żagla (rys. 5) wyznaczamy na bomie punkt S1, spuszczając prostopadłą z punktu S, po czym mierzymy odległość punktu S od masztu i zapisujemy ją na rysunku (a).

Teraz z dwóch listewek sporządzamy przyrząd pokazany na rys. 9. Na listwie poziomej (bomie) zawieszamy ciężarek w odległości zapisanej na rysunku (a), pamiętając o tym, że ilość milimetrów odpowiada w rzeczywistości tejże samej ilości centymetrów. (np. skala 1 :10).

Powrócimy teraz jeszcze raz do papieru i ołówka, aby wyliczyć od-



ległość między punktami S i L. Jeżeli długość linii wodnej naszej łodzi wynosi 4 m, to odległość między punktami S i L będzie miała 20 cm (5%). Odmierzymy więc 20 cm od sznurka łączącego burty łodzi w kierunku dziobu i tak ustawimy nasze listwy, aby ciężarek zawisł nad odmierzonym punktem. Dolny koniec listwy pionowej pokaże nam miejsce, w którym powinien stanąć maszt



(rys. 9). Przy ostatecznym ustawieniu, maszt należy pochylić do tyłu o 2 do 4°.

(dalszy ciąg nastąpi)

MIECZYSŁAW PLUCIŃSKI



Modelarstwo

MATERIAŁOZNAWSTWO MODELARSKIE

CZĘŚĆ II.

W poprzednim numerze daliśmy krótki przegląd najważniejszych rodzajów krajowych gatunków drewna, z którymi może się modelarz spotkać. Celem niniejszego artykułu jest zwrócenie Waszej uwagi na dalsze materiały, z których wykonywać będziecie części składowe i osprzęt modeli.

Nie ma prawie odpadka - drewna, dykty (sklejki), tektury, bristolu i papieru rysunkowego, cienkiej blaszki, celofanu, celuloidu, drucika różnej grubości, wreszcie gwoździka, szpilki i wielu, wielu innych nikomu już niepotrzebnych resztek — które zastosowane w odpowiedni sposób nie mogłyby stanowić materiału do naszych prac. Szukajcie tylko — a znajdziecie je w różnych rupieciarniach, u siebie w domu i u znajomych.

Nie wystarczy jednak szukać i gromadzić — zebrane materiały należy z miejsca sortować i przechowywać w ten sposób, by zabierając się do wykonania modelu mieć, co potrzeba, od razu pod ręką. W tym celu należy wyszukać kilka — najlepiej jednakowych pudełek z kartonu i oznaczywszy je odpowiednio gromadzić w każdym inny rodzaj materiału. Podział ten może np. wyglądać następująco:

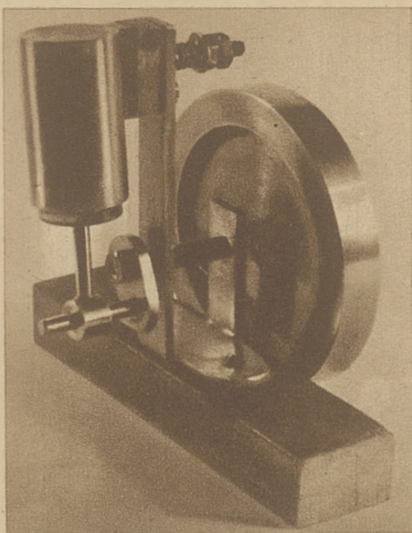
1. większe kawałki drewna (np. dłuższe niż 15 cm),
2. mniejsze kawałki drewna i sklejki,
3. kawałki tektury, bristolu i papieru rysunkowego,
4. drut, cienkie blaszki, kawałki celofanu itd.

Z czasem, w zależności od potrzeb, które poznacie przy pracy, stworzycie sobie — być może — własny system segregowania i przechowywania materiałów. Każdy system dostosowany do Waszych potrzeb — będzie dobry.

Przystępując do omówienia interesującej nas grupy materiałów — podkreślamy, że przede wszystkim od pomysłowości wykonawcy zależy z czego najlepiej i najłatwiej wykona mniejsze czy też większe części swego modelu. Wybór jest tak ogromny, że niesposób wyczerpać tematu nawet w znacznie obszerniejszym niż niniejszy artykule. Ograniczymy się zatem tylko do materiałów najważniejszych:

SKLEJKA — czyli dykta, odgrywa w modelarstwie dość poważną rolę. Istnieje szereg rodzajów sklejek, które zasadniczo można podzielić na sucho i mokro klejone. Sklejka produkowana jest w różnych grubościach od najcieńszej ½ i 1 mm (t.zw. lotniczej) — do sklejek grubości kilku centymetrów. Sklejki używamy przede wszystkim w modelarstwie dużo- i średnioformatowym na pokłady, nadburcia, nadbudówki i części osprzętu. Wykonując modele pływające staramy się używać dykty wodoodpornej, którą uzyskać jednak jest dość trudno.

FORNIR — w różnych grubościach — sporządzony jest z drzew szlachetnych i półszlachetnych, a używa się go w zasadzie do pokrywania przedmiotów sporządzanych z drzewa miękkiego. W modelarstwie używamy forniru na pokłady modeli małoformatowych.



W najbliższym, styczniowym numerze połączonych miesięczników „Morze“ i „Młody Żeglarz“ zamieścimy plany i opis budowy prostej maszynki parowej (na zdjęciu), dostosowanej do napędzania modeli pływających.

TEKTURA I PAPIER — interesują nas nie tyle w arkuszach, co w niedużych nawet kawałkach i ścinkach — jednak, o ile to możliwe, najwyższego gatunku. Tektury przydadzą się zarówno grube, nawet kilkumilimetrowe, np. preszpan, jak i cienkie — kartony i kartoniki. Jeżeli chodzi o bristol i papier rysunkowy, znowu w różnych grubościach, to, jak już to wspominaliśmy, najlepszymi do naszych celów będą wysokie gatunki. Starajcie się zebrać u znajomych, np. kreślarzy, możliwie dużą ilość zupełnie im niepotrzebnych ścinków — znajdą one przy naszych budowach rozliczne zastosowanie.

DRUT — miękki i średniej twardości przyda nam się w różnych grubościach, przy czym zużytkować możemy nawet najdrobniejsze jego odcinki. Przydatny nam będzie zarówno drut nierdzewiejący (np. mosiężny lub aluminiowy) do modeli pływających — jak i zwykły drut żelazny.

GWOŹDZIE — różnej grubości i długości o różnym kształcie łebka oraz rozmaite rodzaje szpilek — to idealny i konieczny materiał modelarski, z którego prawie że bez obróbki wykonać możemy szereg szczegółów naszych modeli.

BLACHA — oczywiście cienka i miękka — np. z puszek od konserw — jest po jej wyklepaniu na płasko dobrym materiałem na szereg szczegółów.

CELOFAN — i inne masy plastyczne mogą nam służyć nie tylko do imitowania szkła — lecz możemy z nich wykonać szereg szczegółów — korzystając z tego, że się dają ciąć we wszystkich kierunkach.

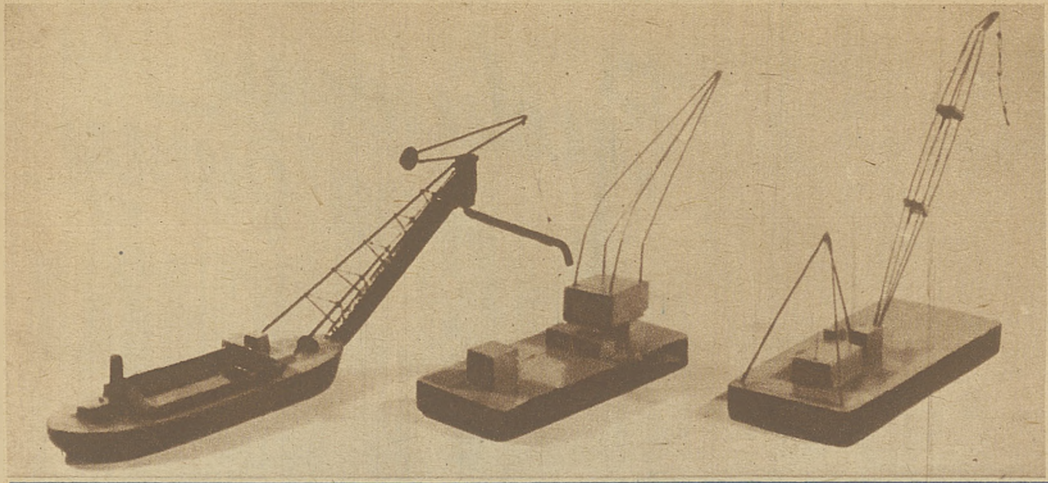
CELULOID, FIBRA — i inne tego typu materiały; zarówno w płytkach, jak i prętach, są również dobrym materiałem modelarskim z uwagi na bezsłojowość dającą możność cięcia we wszystkich kierunkach. Np. tak drobne a potrzebne szczegóły, jak bloki — wykonamy najłatwiej z tego właśnie materiału.

TKANINA BAWEŁNIANA — z której wykonywać będziemy żagle tak do modeli redukcyjnych, jak i jachtów wyczynowych — musi być możliwie cienka i lekka. Lekkość ważna jest przede wszystkim przy modelach pływających, przy modelach redukcyjnych musimy w pierwszym rzędzie zwracać uwagę na grubość — aby była utrzymana w skali.

BAWEŁNIANY KORDONEK — nadaje się doskonale na olinowanie modeli. Składając się bowiem z pokrętek, imituje bardzo dobrze prawdziwą linę. Wykonując olinowanie pamiętać musimy przede wszystkim o skali i różniczkować jego grubość — w zależności od przeznaczenia danej liny. W związku z tym wykonując model redukcyjny zaopatrzyć się musimy w cały asortyment grubości „lin“, począwszy od najcieńszego jedwabiu i nici — do kordonka o grubości np. 2 mm (zależy to od skali wykonywanego modelu). Ponieważ olinowanie stałe jest zawsze smołowane, potrzebne na nie są zatem czarne nici i czarny kordonek. Na olinowanie ruchome używamy nici i kordonka białego, które — w zależności od epoki modelu — tonujemy na jasno lub ciemnobrązowe. Kordonki przechowuje się najlepiej nawinięte na wykonane z tektury motadła (typu używanego przez wędkarzy).

(dalszy ciąg nastąpi)

MIECZYSŁAW L. BOCZAR



BUDUJEMY MODEL PORTU (5)

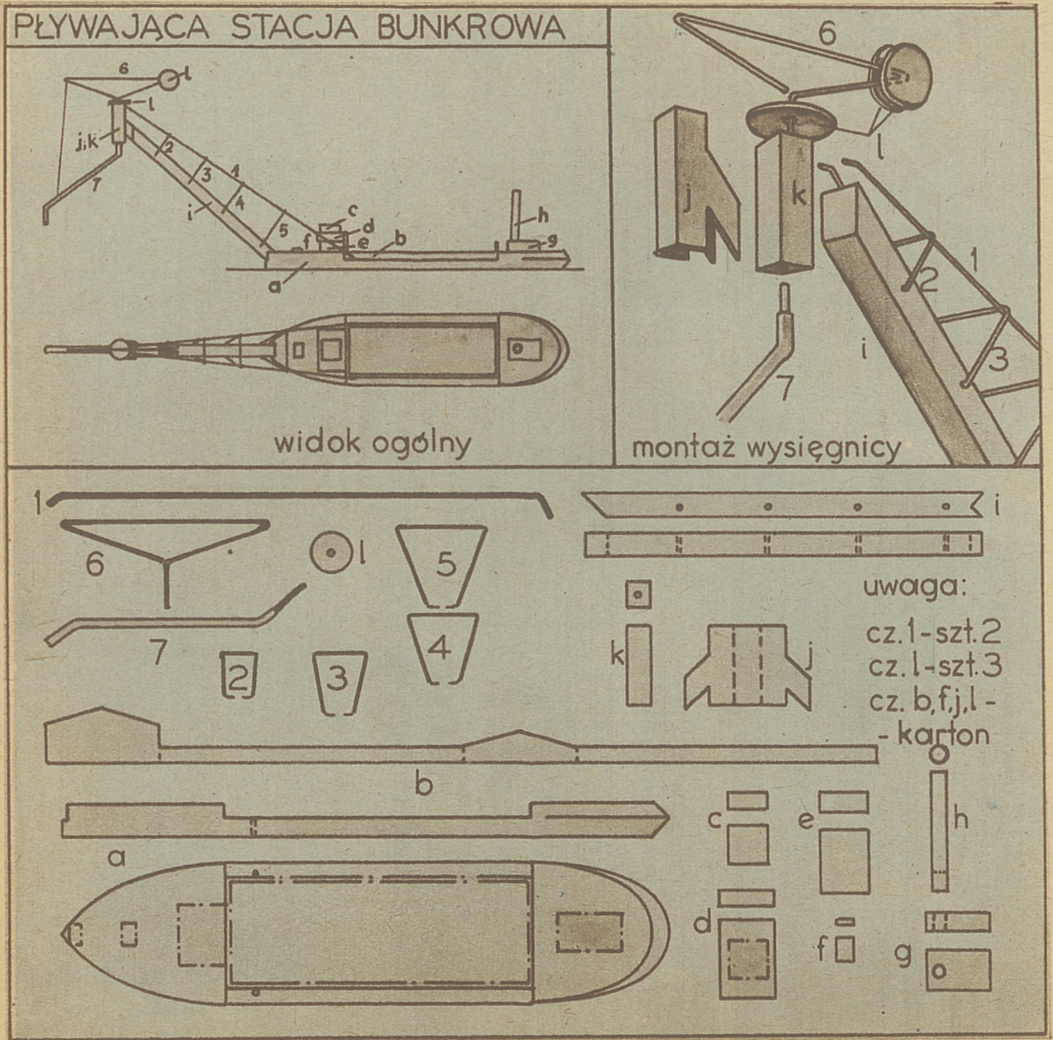
Niewątpliwie wielu Modelarzy ze zniecierpliwieniem oczekuje dalszych planów serii „budujemy model portu" — a tu jak na złość redakcja „kapie" je tak powoli. Cóż, kiedy chroniczny brak miejsca nie pozwala na szybsze tempo. Aby jednak ożywić nieco pracę — nim w najbliższych numerach podamy plany budowy magazynów i dźwigów drobnicowych — przerwijmy na pewien czas wykonywanie elementów lądowych naszego portu i zatroszczmy się o zaopatrzenie go w niezbędne jednostki floty pomocniczej. W niniejszym numerze zamieszczamy planik pływającej stacji węglowej (bunkrownicy), a w następnym znajdziecie plany dwóch dźwigów pływających.

Rysunki pływającej stacji węglowej wykonano w skali 1:600, więc nie trzeba ich powiększać. Jedynie widok ogólny ze względu na brak miejsca podajemy w skali 1:1200. Sam proces budowy nie odbiega zasadniczo od przebiegu budowy poprzednio opisywanych elementów portu, tam też odsyłamy Czytelników, którzy by mieli jakieś wątpliwości.

Gotowy model malujemy na czarno, z wyjątkiem pokładu i przedniej nadbudówki — które pokrywamy farbą stalowo-szarą.

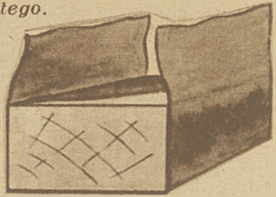
Dla informacji tych Modelarzy, którzy dopiero teraz zainteresowali się budową miniaturowego portu podajemy przy okazji, że dotąd ukazały się w „Młodym Żeglarzu" kolejno: 1) plany budowy dźwigu bramowego do ładunków masowych (w numerze 1/2 ze stycznia/lutego b.r.); 2) plany budowy dźwigu mostowego do ładunków masowych wraz z zasobnikiem (w numerze 3/4 z marca/kwietnia b. r.); 3) plany budowy taśmowca i wywrotnicy wagonowej do załadunku węgla (w numerze 5 z maja b.r.) oraz 4) plany budowy portowego magazynu zbożowego wraz z elewatorem (w numerze 9 z września b. r.). Wszystkie wymienione wyżej numery można nabyć w administracji „Młodego Żeglarza", Gdańsk, Wały Piastowskie 24.

T. P.



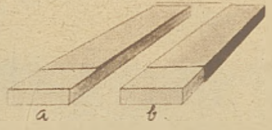
KĄCIK NARZĘDZIOWY

Jak to zapewne pamięta większość modelarzy korzystających z naszego „kącika" w „Młodym Żeglarzu" — szereg już razy zwracaliśmy uwagę na to, że szlifowanie wykonywać należy papierem szklistym nawiniętym na klocek. Dla przypomnienia zamieszczamy poniżej rysunek, przedstawiający klocek z nawiniętym na niego kawałkiem papieru szklistego.



Są jednak części modelu, do których — operując papierem szklistym nawiniętym na klocek — nie będziemy mogli się dostać. By sobie to umożliwić i ułatwić w tego rodzaju wypadkach pracę — przygotowujemy zestaw odpowiednich „pilników". W tym celu wyszukujemy lub wykonujemy listewki z drzewa lub sklejki. Ich kształt i wymiary są zależne od potrzeb, ustalicie je zatem sami. Ze swej strony doradzamy raczej małe formaty.

Na każdą listewkę naklejamy odpowiednio przycięty kawałek papieru szklistego. W zależności od celu, któremu nasz „pilniczek" ma służyć, naklejamy papier szklisty albo tylko na jednej ścianie listewki (a), albo przeginamy papier szklisty pod kątem i naklejamy go na dwóch ścianach listewki (b).



Pierwszy „pilniczek" służy nam do szlifowania powierzchni zarówno płaskich, jak i obłych. Drugiego używamy do szlifowania miejsc styku dwóch ścian schodzących się pod kątem. W zależności od potrzeb, które wynikną w czasie pracy, wykonujemy dalsze „pilniczki" o różnych profilach (przekrojach poprzecznych) listewki. Poniżej zamieszczamy dla przykładu kilka najczęściej używanych przekrojów „pilniczków".



Przypominamy, że podobnie jak przy szlifowaniu przez klocek — w różnych fazach roboty używamy różnej grubości papieru szklistego o różnym stopniu zużycia. Zasadą jest, że im bliżej wykańczania — tym cieńszego papieru należy używać. Stosując „pilniczki" musimy o tym pamiętać.

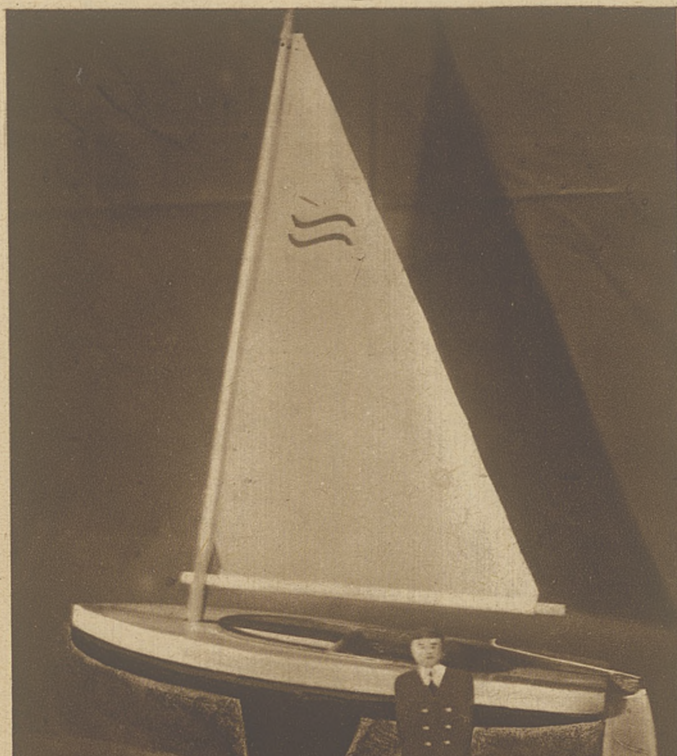
M. L. B.

Budujemy żaglowny MODEL JACHTU

Realizując program wyszkolenia w modelarniach, natrafiamy często na trudności z powodu braku odpowiednich planów. I tak: na najniższym poziomie szkolenia program przewiduje wykonanie prostego modelu żaglowego. Pragnąc uzupełnić tę lukę zamieszczamy plany i opis budowy łodzi żaglowej. Jest to tak zwana ,,Olimpijka — Finn — 1952", przeznaczona na zawody olimpijskie w Helsinkach w 1952 r. Projektując model staraliśmy się zachować jak największe podobieństwo do jej dużej siostrzycy, a jednocześnie tak uprościć budowę, aby i najmłodsi modelarze mogli wykonać ten efektowny i dobrze pływający model.

Modele ,,Olimpijki" zostały zbudowane w Modelarni Ligi Morskiej w Sopocie i Młodzieżowym Domu Kultury w Gdyni, a że budowa ich okazała się nietrudna i próby na wodzie wypadły bardzo dobrze — więc przystąpiono tam do budowy seryjnej.

Do wykonania modelu potrzeba nam dwu deseczek olchowych, świerkowych lub ostatecznie sosnowych o wymiarach 15 × 130 × 350 mm, kawałek dobrej sklejki gr. 2—3 mm na miecz, kawałek cienkiej blachy (z puszek od konserw) na ster, dwa patyki na maszt i bom oraz płótno na żagiel. Rysunki wykonane są w skali 1:2, trzeba je więc powiększyć dwukrotnie, do czego służy kratka na rysunku. Powiększenie rysunków najlepiej wykonać na zwykłym papierze kratkowanym, przyjmując, że jedna kratka rysunku (5 mm) równa się dwóm kratkom na papierze (10 mm). Po wykonaniu zasadniczych rysunków przenosimy kształt kadłuba na deseczki czy to przez kalkę, czy za pomocą wyciętych szablonów z kartonu. Na jednej (dolnej) deseczce będzie tylko zewnętrzny obrys kadłuba, druga natomiast ma owalny otwór w środku. Otwór ten wykonamy laubzegą i wyrównamy półokrągłym pilnikiem lub papierem ściernym owiniętym na pilnik a to w tym celu, aby nie zaokrąglić brzegów otworu, który następnie pomalujemy tuszem na czarno uważając, aby nie poplamić pokładu Na dolnej deseczce rysujemy ołówkiem (n i e kopiowym) deski podłogi. Teraz sklejamy obie deseczki klejem wodoodpornym (certus), ściskamy mocno i zostawiamy do wyschnięcia na 12 godzin. Po wyschnięciu nadajemy kadłubowi odpowiednie kształty według rysunku. Robimy to pilnikiem (najpierw tarnik, a następnie gładzik), a potem czyścimy dokładnie papierem ściernym. Miecz wycinamy laubzegą ze sklejki grubości 2 — 3 mm, a kanty zaokrąglamy pilnikiem lub papierem ściernym. Na dnie kadłuba, w osi symetrii, rysujemy linię w miejscu, w którym ma być zamocowany miecz. Otwór na miecz wycinamy laubzegą i wyrównujemy wąskim pilnikiem. Należy zwrócić uwagę na położenie otworu ściśle na osi symetrii i dokładnie w miejscu oznaczonym na rysunku, gdyż od tego zależy dobre pływanie modelu. Otwór winien być nieco węższy od grubości sklejki, tak aby miecz wchodził w niego ciasno. Teraz smarujemy górną część miecza ,,Certusem" i wciskamy w otwór. Kadłub z mieczem zostawiamy, aby klej wysechł, a sami przystępujemy do wykonania steru, skrzyneczki mieczowej i ożaglowania. Ster wycinamy z cienkiej blachy (z puszki od konserw) według rysunku. Zamocowanie rumpla pokazane jest na rysunku i nie wymaga objaśnień, ster natomiast umocujemy w ten sposób, że rufę lekko nacinamy nożem i w wycięcie to wciskamy przednią część steru (do linii kropkowanej), a następnie przybijamy maleńkimi gwoździkami zagięte części do dna i pokładu. Maszt i bom wykonamy z drewna sosnowego według rysunku, gdzie podane są wymiary. Dolna część masztu jest lekko stożkowata i ciasno wchodzi w otwór w pokładzie, a to dlatego, że maszt razem ze sztywno osadzonym bomem i żaglem nastawia się pod żądanym kątem w zależności od kierunku wiatru. Zamocowanie bomu w otworze masztu pokazuje rysunek. Bom powinien wchodzić ciasno w otwór. Po wykonaniu masztu i bomu pokostujemy je i pozostawiamy do wyschnięcia. Skrzynkę mieczową robimy podług rysunku i przyklejamy w ten sposób, aby nakryła górną część miecza. Falochron robimy z paska twardej tektury grubości około 1 mm i szerokości 5 mm. Malujemy go wodną farbą na kolor mahoniu lub dębu, a następnie przyklejamy wewnątrz kokpitu. Otwór na maszt należy wywiercić wiertłem do metalu 6 mm, a następnie rozpiłować stożkowo okrągłym pilnikiem, pasując do masztu.



Przystępujemy teraz do rzeczy może najtrudniejszej — malowania. Od dobrego pomalowania zależy ładny wygląd modelu, trzeba więc wykonać je dokładnie i nie śpiesząc się. Jeżeli górna deseczka kadłuba była wykonana czysto i z ładnego drzewa, model będzie wyglądał bardzo ładnie, gdy go najpierw całkowicie zapokostujemy 2-krotnie, lekko przeszlifujemy najdrobniejszym papierem ściernym, a następnie polakierujemy lakierem bezbarwnym, łącznie z pokładem i podłogą. Część podwodną i miecz należy polakierować dwukrotnie kolorem zielonym lub czerwonym. Jeśli modelu nie udało nam się wykonać czysto lub jeżeli drewno nie było ładne, musimy cały kadłub najpierw dwukrotnie zapokostować, a po oszlifowaniu polakierować. Przy malowaniu nie można się śpieszyć i trzeba pozwolić farbie dobrze wyschnąć (dwa — trzy dni w ciepłym pokoju). Ładnie wyglądają następujące zestawienia kolorów:

pokład: seledynowy, kremowy, biały, jasnoszary;

burty: kremowe, ciemnoniebieskie, białe, czerwone;

część podwodna: ciemnozielona kremowa, czerwona, jasnoszara.

Podłogę, skrzynkę mieczową, maszt i bom zawsze pozostawimy w kolorze naturalnym. Falochron w kolorze mahoniu lub dębu. Ster pozostawiamy w kolorze naturalnym (srebrny) lakierując go lakierem bezbarwnym.

Teraz pozostał do zrobienia żagiel. Od prawidłowego wykonania żagla zależy dobre pływanie łodzi.

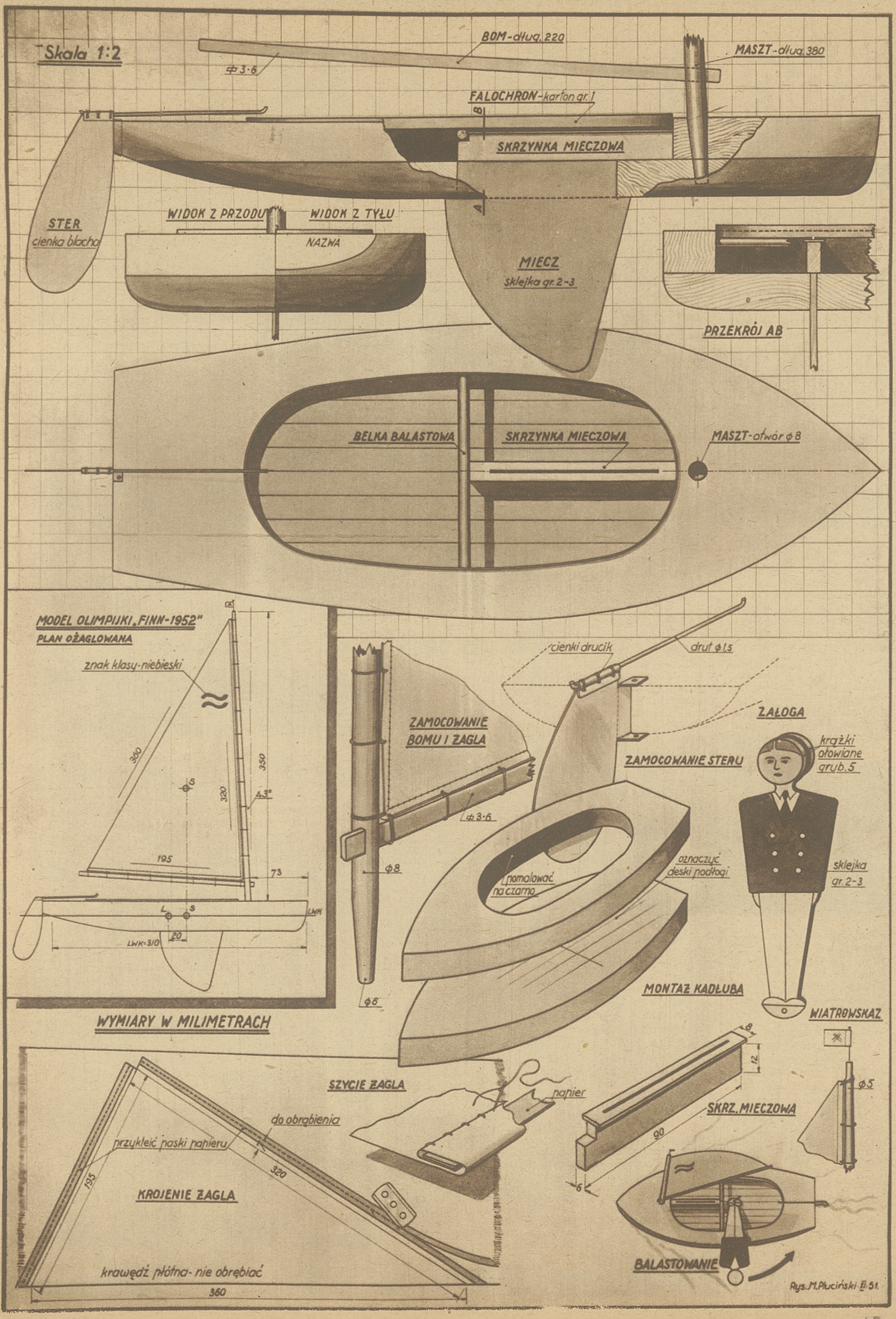
Żagiel wykonamy z cienkiego płótna bieliźnianego, które jeżeli jest nowe należy najpierw wygotować i wyprać, a potem dobrze wyprasować. Najlepiej jest wyciąć szablon z kartonu biorąc wymiary z rysunku, a następnie położyć go na ułożonym i przypiętym pluskiewkami płótnie w ten sposób, aby tylna krawędź żagla leżała na fabrycznie zakończonym brzegu płótna. Chodzi o to, aby tylna krawędź nie rozciągała się i aby nie trzeba było obrębiać. Aby ułatwić obrębianie pozostałych dwóch brzegów, trzeba wzdłuż nich nakleić paski papieru szerokości około 10 mm, a po wyschnięciu wyciąć żagiel nożykiem do golenia lub nożyczkami — tnąc przy linii. Po obcięciu powinien przy brzegach żagla zostać pasek papieru szerokości około 3 mm. Pasek ten zawijamy i obrębiamy ręcznie. Naklejenie paska jest konieczne, gdyż w ten sposób unikamy wyciągania i deformacji żagla przy szyciu. Po uszyciu należy żagiel wyprasować. Sposób zamocowania żagla do masztu i bomu pokazuje rysunek. Do całkowitego wykończenia modelu brak nam jeszcze wiatrowskazu, który wykonamy z kawałka kolorowego papieru, oklejonego naokoło szpilki, znaków na żaglu, które można wyciąć z niebieskiego papieru i przykleić do żagla oraz nazwy łodzi, którą wypisuje się z a w s z e na prawej stronie pawęży.

Teraz postaramy się o załogę, która potrzebna nam będzie tylko wtedy, gdy będziemy puszczali łódź przy silniejszych wiatrach. Łódź nasza jest bez balastu i żegluje dobrze na słabszych wiatrach dzięki swej szerokości. (Posiada stateczność kształtu).

Załogę wykonamy według rysunku ze sklejki grub. 2—3 mm. Duża głowa musi być ciężka, aby stwarzała przeciwwagę żagla. Nogi żeglarza przybijemy niezbyt mocno jednym gwoździkiem do podłogi tuż za skrzynką mieczową. Przybić trzeba tak, aby sklejka sprężynując, nie pozwoliła żeglarzowi przesuwać się na boki. Jeżeli wiatr jest słaby i balastowanie niepotrzebne, odchylamy żeglarza do tyłu. Jeszcze raz zaznaczamy z naciskiem, że od dokładnego i prawidłowego ustawienia żagla, miecza i steru, zależy dobre trzymanie kursu. Steru nie należy zginać, gdyż łódź może pływać tylko kursem prostym z powodu sztywno nastawionego żagla.

Na zakończenie życzymy naszym modelarzom pomyślnej pracy zimowej oraz sukcesów w wiosennych regatach ,,Olimpijek".

MIECZYSŁAW PLUCIŃSKI
i
TADEUSZ PISKORZYŃSK



Skala 1:2
BOM-dług. 220
φ 3·6
MASZT-dług. 380
FALOCHRON-karton gr. 1
B
SKRZYNKA MIECZOWA
A
STER
cienka blacha
WIDOK Z PRZODU
WIDOK Z TYŁU
NAZWA
MIECZ
sklejka gr. 2-3
PRZEKRÓJ AB
BELKA BALASTOWA
SKRZYNKA MIECZOWA
MASZT-otwór φ 8
MODEL OLIMPIJKI „FINN-1952"
PLAN OŻAGLOWANA
znak klasy-niebieski
360
350
320
43°
195
73
L
S
LWK
20
LWK-310
WYMIARY W MILIMETRACH
ZAMOCOWANIE BOMU I ŻAGLA
φ 3·6
φ 8
φ 5
cienki drucik
drut φ 1.5
ZAMOCOWANIE STERU
ZAŁOGA
krążki ołowiane grub. 5
sklejka gr. 2-3
pomalować na czarno
oznaczyć deski podłogi
MONTAŻ KADŁUBA
WIATROWSKAZ
φ 5
SZYCIE ŻAGLA
papier
do obrąbienia
przykleić paski papieru
195
320
KROJENIE ŻAGLA
krawędź płótna- nie obrębiać
360
8
12
SKRZ. MIECZOWA
90
6
BALASTOWANIE
Rys. M. Płuciński II. 51.



PIERWSZY ATAK TORPEDOWY

W gwiaździstą noc grudniową 1877 roku nastąpił pierwszy w historii wojen morskich atak torpedowy, przeprowadzony przez parowe kutry rosyjskie przeciwko flocie tureckiej. Następne ataki przyniosły szereg poważnych sukcesów — zatopiono kilka okrętów i statków tureckich i odtąd rozwój broni torpedowej, torpedowców i ścigaczy torpedowych postępuje olbrzymimi krokami naprzód. Twórcą tej nowej broni był słynny uczony i admirał rosyjski — S. O. Makarow. Na rysunku obok: atak kutrów torpedowych Makarowa na okręty tureckie w Batum (1878).



DWIE NOTATKI

W połowie października b. r. prasa przyniosła dwie notatki, które warto porównać, wstrzymując się nawet od dodawania własnych komentarzy. Oto na stoczni Rickmers w Bremerhaven przebudowano na polecenie okupacyjnych władz amerykańskich dawny trałowiec hitlerowskiej „Kriegsmarine" — „M-441". Okręt został gruntownie zmodernizowany i nowocześnie uzbrojony, po czym jako szósta z kolei jednostka — wszedł w skład dywizjonu trałowców odbudowanej przez Amerykanów neohitlerowskiej marynarki wojennej.

Równocześnie nadeszła wiadomość z NRD o wodowaniu pierwszego supertraulera floty rybackiej NRD. Nastąpiło to w Stralsundzie, gdzie — jak oświadczył obecny na uroczystości wicepremier Rau — w roku przyszłym wybudowanych zostanie dalszych 15 traulerów, 36 lugrów i 12 pełnomorskich statków handlowych. Nowy trauler „ROS-201", ma 1.000 BRT, napędzany będzie 1.000-konnym silnikiem Diesla, a jego ładowność wyniesie 300 ton ryb.

Co to jest bździel?

We wrześniowym numerze „Młodego Żeglarza" pisaliśmy o pływającym dziwolągu — pływającym młynie na włoskiej rzece Pad. Młyny takie znane były i w Polsce. Wspomina o nich np. poeta z XVI w. S. F. Klonowicz w poemacie pt. „Flis, to jest spuszczanie statków Wisłą i inszymi rzekami do niej przypadającymi". Przez flisaków zwane były one bździelami. Klonowicz



przestrzega młodych żeglarzy przed „kolizją" z takim bździelem. Jeśli chodzi o zderzenie się z młynem pływającym, to Klonowicz daje takie rady:

„Nowy sterniku, wara tego bździela,
Roztrąciszli go, będzie krotochwila;
Musisz trzy kopy do młynarza stracić,
Młyn mu zapłacić.
Nie bądźże głuchy, niechaj próżnych wieści
A pilnie słuchaj, gdzie woda szeleści;
Wszak masz gdzie minąć, szerokieć pogródki,
Chociaż młyn krótki.
Wszytka młynica zawisła na kołku,
Jeśli ją urwiesz, szalony pachołku,
Powieziesz z sobą z niemałym gomonem,
Młynarza z domem".

Abyś Czytelniku zrozumiał ten urywek staropolskiego utworu, trzeba Ci go „przetłumaczyć". Otóż Klonowicz radzi sternikowi strzec się „bździela", bo jeśli go rozbije statkiem, będzie awantura i trzeba będzie zapłacić młynarzowi 3 kopy groszy. A więc sternik musi zaniechać pogawędek i pilnie nasłuchiwać szumu wody we młynie. Na mijanie jest dużo miejsca — przecież Wisła szeroka. Jeżeli nieuważny sternik urwie belkę, którą młyn przymocowany jest do brzegu, powiezie go za sobą!



BITWA pod SALIS

W historii polskiej floty wojennej z w. XVII poczesne miejsce zajmuje mało znane zwycięstwo nad flotą szwedzką, odniesione w roku 1609 pod Salis. Wprawdzie rozmiarami bitwa ta nie dorównuje bitwie oliwskiej, to jednak odniesiony sukces był niemniej przekonywający. Dwie duże jednostki szwedzkie zostały zniszczone, reszta szukała ocalenia w ucieczce. Eskadra polska „zaimprowizowana" ze zdobytych uprzednio okrętów szwedzkich i kilku zakupionych mniejszych jednostek w przeprowadzonym nocą ataku na Szwedów posłużyła się branderami, tj. łodziami napełnionymi materiałem wybuchowym. Oba szwedzkie wielkie okręty zajęły się od zapalonych branderów i płonąc zatonęły wraz z załogami. Po stronie polskiej nie było żadnych strat. Było to 18 lat przed zwycięstwem pod Oliwą.

HULKI W WALCE

Wiadomo jest, że słowem „hulk" nazywa się wycofany ze służby okręt, zakotwiczony w porcie i nie używany do żeglugi. Były jednak wypadki, że hulki przywracano do „życia czynnego". Tak było na przykład podczas obrony Kopenhagi przed najazdem angielskim w 1801 roku: 7 hulków (były to stare okręty liniowe i fregaty), wraz z 11 okrętami służby czynnej, zagradzało eskadrze adm. Parkera wejście do portu, a jednemu z tych hulków, weteranowi „Prövesteen", przypadło nawet w udziale rozpoczęcie bitwy — on to dał pierwszą salwę do Anglików.

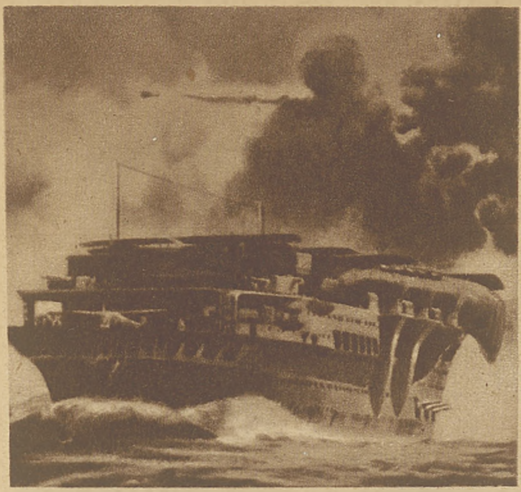
DZIEJE STAWIACZA MIN „MARTY"



Blisko 60 lat temu na stoczni Burmeister & Wain w Kopenhadze rozpoczęto budowę luksusowego jachtu dla ówczesnego cara rosyjskiego Aleksandra III. Mimo posiadania własnych stoczni i doskonałych rodzimych konstruktorów okrętowych, admiralicja rosyjska zamówiła okręt w znanej i „modnej" podówczas stoczni duńskiej, za drogie pieniądze i — zapewne — nie bez korzyści dla siebie. Okręt był udany, ale też nie trzeba zapominać, że przy jego konstrukcji współpracowali zdolni konstruktorzy rosyjscy z Dołgorukowem na czele. Zbudowany ze stali, ale z drewnianym „fałszkilem", jacht ten był niezgorszym „mieszańcem", typowym zresztą dla ówczesnego budownictwa okrętowego: trzymasztowym i dwukominowym... „szkunerem", jak go wtedy nazywano. Wyporność jachtu wynosiła 5.225 ton, szybkość 21 węzłów. Po spuszczeniu go na wodę w 1895 roku jacht został nazwany „Standart" i odtąd przez 20 lat spędzał czas w bezczynności, wyjąwszy nieliczne i krótkie okresy zaokrętowania cara z rodziną i całą kamarylą dworskich nierobów.

Przyszła Wielka Rewolucja Październikowa i „Standart" przeszedł w ręce bolszewików. Oczywiście, w swej dotychczasowej roli stał się zbędny, postanowiono jacht gruntownie zmodernizować i przebudować, dostosowując go do pełnienia służby w marynarce wojennej. Przebudowa trwała kilka lat, ale w jej wyniku Marynarka Radziecka otrzymała pełnowartościowy okręt, zupełnie inny od „Standarta", zupełnie — można powiedzieć - nowy. I w ten sposób powstał krążownik minowy, nazwany później (na cześć współtwórcy Rewolty na Morzu Czarnym) — „Marty".





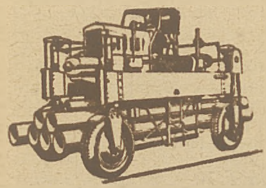
KOMINOWE HISTORYJKI. Oto dalszy „niecodzienny” komin na współczesnym okręcie wojennym: komin - „rura wydechowa” japońskiego lotniskowca (zatopionego podczas ubiegłej wojny).

KULE ŁAŃCUCHOWE

W dawnej artylerii okrętowej używane były tzw. kule łańcuchowe. Składały się one z dwóch połówek rozpiłowanej kuli złączonych łańcuchem. Kul tych używano specjalnie do dziurawienia żagli, przecinania lin oraz łamania masztów i rei. Była to broń skuteczna, jak o tym świadczy chociażby przykład silnej 32-działowej duńskiej korwety „Galathea”, która w bitwie w zatoce Eckeförde, w czasie wojny Danii z powstańcami prowincji Holsztyn (1848—50), musiała wycofać się z walki, gdy przeciwnicy użyli tych kul.

Czy wiecie, że..

...do transportu drzewa, cegieł, dźwigarów, a nawet całych skrzyń z ładunkiem, wprowadzono w portach radzieckich samochody - giganty bardzo ciekawej konstrukcji. Cała mechaniczna konstrukcja znajduje się na dużej wysokości na płaskiej platformie Pod platformą znajduje się pusta przestrzeń. Umieszczone na samym dole łapy przebiegające wzdłuż wozu chwytają ładunek i podnoszą go hydraulicznymi dźwigarami do góry, dociskając do platformy. Ładowność tych wozów wynosi 6—8 ton, a szybkość 40 km/godz.

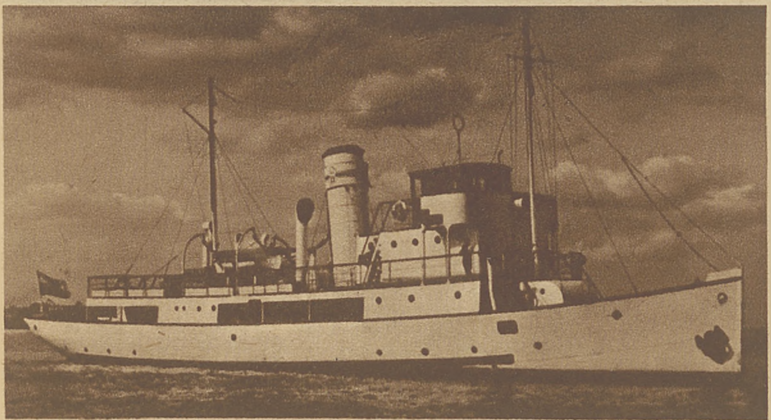




ZAKŁAD OCZYSZCZANIA STATKÓW

— mogłoby nazywać się przedsiębiorstwo, do którego należy ten niecodzienny, reprodukowany powyżej statek. Służy on bowiem do wykonywania najgorszej dla marynarzy i stoczniowców roboty — do czyszczenia wszelkiego rodzaju zbiorników na statkach. Pracuje on na zasadzie ssącego działania próżni, wytwarzanej przy pomocy silnych pomp w rezerwuarach, widocznych na pokładzie. Do tych rezerwuarów podłączony jest wszędobylski, giętki wąż metalowy, zakończony dyszą specjalnej konstrukcji, przez którą — razem z powietrzem — zostają zassane wszelkie zanieczyszczenia i resztki płynów ze wszystkich zakamarków czyszczonego zbiornika. Po całym szeregu manipulacji z tej „wonnej” mieszaniny zostają wydzielone tak cenne składniki, jak ropa, oliwa itp., celem dalszego wykorzystania.

POZNAJ JEDNOSTKI ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ



W poprzednim n-rze zamieściliśmy zdjęcie jednego z naszych statków żeglugi przybrzeżnej, proponując Czytelnikom odgadnięcie jego nazwy. Ponieważ nr. 11 „Mł. żeglarza” ukazał się w sprzedaży z opóźnieniem i nie wszyscy mogli nadesłać odpowiedź do 25 listopada — przedłużamy termin nadsyłania odpowiedzi do 31 grudnia b.r. W tym samym terminie należy nadesłać odgadniętą nazwę jednostki zamieszczonej w numerze niniejszym. Przypominamy, że pośród tych, którzy nadsyłać będą prawidłowe odpowiedzi — rozlosujemy szereg morskich książek.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

Młody Żeglarz

Wszystkim Czytelnikom, którzy zapytywali nas o warunki przyjęcia do szkół morskich, komunikujemy, że w związku z przeprowadzaną obecnie reorganizacją szkolnictwa morskiego, warunki przyjęcia na rok szkolny 1952/53 zostaną ustalone dopiero w styczniu 1952 r. Natychmiast po otrzymaniu informacji z Ministerstwa Żeglugi opublikujemy warunki przyjęcia na łamach naszego pisma.

Konstanty Lach, Żywiec — Instrukcja regulująca prawo noszenia munduru i dystynkcji żeglarskich — jest obecnie opracowywana przez GKKF. Kursy bojerowe są organizowane tak jak i w latach ubiegłych przez Ligę Morską, przede wszystkim w Giżycku. O dokładne informacje w tej sprawie zwróćcie się do Waszego Zarządu Okręgu Ligi Morskiej w Krakowie, ul. Basztowa 10.

Kazimierz Paw, Sosnowiec — Jeżeli jesteście na pierwszym roku Technikum Energetycznego, możecie czynić starania o przeniesienie się do Technikum Budowy Okrętów. Po informacje zwróćcie się do Dyrekcji w. w. Szkoły — Gdańsk - Wrzeszcz, Piramowicza 1.

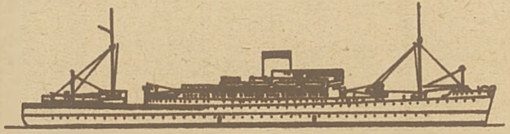
Sławomir Garczarek — Łódź — Plany modelarskie w skali 1:600 jednostek handlowych i pomocniczych dostosowanych do portu, których plany publikujemy etapami w „Młodym Żeglarzu”, ukażą się w najbliższym czasie częściowo w naszym piśmie, częściowo w wydaniu broszurowym. Pierwszą z nich jest pływająca stacja bunkrowa, której planik znajdziecie na str. 17.

Tadeusz Tengowski — Gdynia — Książek z planami budowy okrętów podwodnych nie ma w języku polskim. Samolot, o jakim piszecie — nie istnieje. Wewnętrznego przekroju statku „Rosja” nie ma redakcja, sylwetkę tego statku zamieszczamy powyżej. Będziemy starali się zamieścić sylwetki lub zdjęcia jachtów polskich wraz z ich charakterystyką. Z obiecanej wizyty cieszymy się i wyjaśniamy, że redakcja „Młodego Żeglarza” mieści się obecnie w Gdańsku, Wały Piastowskie 24 (gmach ZPGG). Wzajemne serdeczne pozdrowienia.

Władysław Gardoń — Mierzyna — M/s „Batory” kursuje obecnie na trasie: Gdynia, Southampton, Gibraltar, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Karachi i z powrotem — Bombay, Aden, Suez, Port Said, Marseilles, Gibraltar, Southampton, Gdynia. Marynarze w obcych portach zasadniczo mogą schodzić na ląd z tym, że władze portowe w pewnych wypadkach mogą zabronić zejścia (np. ze względów zdrowotnych).

St. Augustyn — Tarnów — Statki, o których piszecie, są dzierżawione. S/s „Lech” po wydobyciu i wyremontowaniu kursuje drugi już rok na trasie Gdynia — Hull. W serii artykułów o okrętach podwodnych w „Młodym Żeglarzu” (r. 1950 nr. nr. 5, 6, 7, 8, 9) oraz w artykule, jaki ukazał się w nr. 8 „Morza” z b. r., jak również w książce Jerzego Pertka p.t. „Władcy głębin” (patrz str. 22) — znajdziecie większość odpowiedzi na pytania dotyczące okrętów podwodnych. Pozdrowienia.

Zygmunt Ratajczak — Poznań — Pierwsze polskie poławiacze min nosiły nazwy — „Mewa”, „Rybitwa”, „Jaskółka”, „Czajka” (wyporność 170 t, szybkość 12 węzłów, rok budowy 1917—1919). Jednostki te ze względu na zużycie zostały w latach trzydziestych pocięte na złom, z wyjątkiem jednego („Mewa”), który przebudowany został na okręt hydrograficzny.



B. T. — z Łodzi — Pielęgniarki przyjmowane są tylko na duże statki pasażerskie, a ponieważ z tego typu jednostek posiadamy jedynie „Batorego” — małe są szanse zaangażowania.

Ryszard Rokosz — Szczecin oraz W. Zajączkowski — W-wa — Na kursy radiotelegrafistów dla PMH przyjmuje się kandydatów zaawansowanych, przede wszystkim rezerwistów Marynarki Wojennej oraz Wojska Polskiego, którzy służbę wojskową odbywali jako radiotelegrafiści.

UWAGA CZYTELNICY

Z uwagi na rosnące zainteresowanie najszerszego ogółu społeczeństwa polskiego sprawami morza, uznając, że zespolony wysiłek daje doskonalsze rezultaty — Zarząd Główny Ligi Morskiej, w porozumieniu z ,,Wydawnictwami Morskimi", postanowił połączyć wydawane przez siebie pisma ,,Morze" i ,,Młody żeglarz" w jedno wydawnictwo. Połączenie to dokonane zostało w intencji oddania do rąk Czytelnika pisma, które powiąże w sobie dotychczasową tematykę ,,Morza" i ,,Młodego żeglarza".

Celem pisma będzie kształtowanie światopoglądu obywateli Polski Ludowej w zakresie zagadnień morskich oraz przysposabianie ich do pracy w zawodach morskich i służby w Ludowej Marynarce Wojennej.

Na swych bogato ilustrowanych łamach, w sposób popularny i przystępny dla każdego, pismo omawiać będzie podstawowe zagadnienia naszej gospodarki morskiej — portów, żeglugi, rybołówstwa i budownictwa okrętowego, popularyzować nasze osiągnięcia na odcinku realizacji planów produkcyjnych; propagować postępowe morskie tradycje narodu polskiego, naszą Ludową Marynarkę Wojenną; popularyzować pokojowe osiągnięcia ZSRR na odcinku politycznym, gospodarczym i obronnym oraz osiągnięcia krajów demokracji ludowej, Chin Ludowych i NRD; demaskować prawdziwe oblicze imperializmu amerykańskiego; mobilizować szerokie rzesze społeczeństwa do aktywnej walki o pokój. Specjalne miejsce na łamach nowopowstałego pisma zajmą zagadnienia popularyzacji wiedzy ogólno- i wojenno - morskiej wśród szerokich rzesz społeczeństwa w całym kraju, a zwlaszcza młodzieży oraz zagadnienia sportów wodnych, turystyki i modelarstwa.

Jesteśmy przekonani, że nasi Prenumeratorzy i Czytelnicy powitają to połączenie z zadowoleniem. Zamiast dwóch wydawnictw, omawiających pokrewne zagadnienia, otrzymają jedno, ale bogatsze w treść, obfitsze pod względem materiału informacyjnego, większe objętościowo — 48 stron.

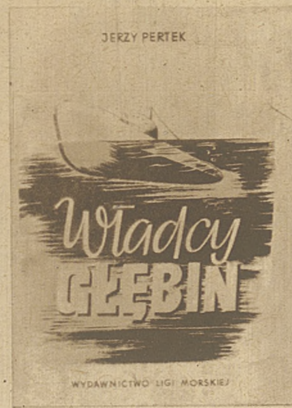
Pierwszy numer połączonego pisma ukaże się w styczniu 1952 r.

Zarząd Główny Ligi Morskiej
PPW ,,Wydawnictwa Morskie"

Warunki prenumeraty podajemy na stronie 23.

LEKTURA morska







SZKUNER ONAKE — Sławomira Sireckiego (,,Wydawnictwa Morskie" 1951, str. 40, cena 3.50 zł) — to udana próba literackiego przedstawienia fragmentu zmagań ludów kolonialnych o wyzwolenie spod ucisku krwiożerczych rekinów międzynarodowego kapitału. Żywa, emocjonująca akcja toczy się raz w polowym lazarecie ,,Hubkongu" — Filipińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej, to znów na amerykańskim trałowcu ,,YMS-283", a przede wszystkim na pokładzie białego szkunera ,,Onake", który unikając licznych niebezpieczeństw i zasadzek wiezie powstańcom filipińskim upragniony transport medykamentów. I choć w końcu bezbronny żaglowiec pada ofiarą przemocy, osaczony w bezludnej zatoczce przez okręty wojenne US Navy — medykamenty docierają do celu dzięki poświęceniu załogi i odwadze powstańców.

,,Nasza walka jest słuszna. Walczymy o wyzwolenie spod jarzma imperializmu o sprawiedliwość społeczną. Nasze będzie zwycięstwo..." — mówi do towarzyszy żołnierz ludowo - wyzwoleńczej armii. O tej wspaniałej walce ogarniającej cały świat mówi właśnie cienka książeczka z ilustracją ślicznego szkunera na okładce. Szkoda, że taka cienka...

WŁADCY GŁĘBIN — Jerzego Pertka (Wydawnictwo Ligi Morskiej 1951, str. 84, liczne ilustracje, cena zł 4.00) — to książka, która niewątpliwie wysuwa się na czoło dotychczasowych wydawnictw na tematy wojenno - morskie. W zwięzłej, przystępnej formie Autor zapoznaje Czytelnika z całokształtem ogólnej wiedzy o okrętach podwodnych — począwszy od historii ich rozwoju, poprzez opis budowy i działania współczesnego okrętu podwodnego, sposoby walki z okrętami podwodnymi i metody ratowania załóg zatopionych o. p., aż do emocjonujących opisów walk i sukcesów broni podwodnej podczas ubiegłych dwóch wojen światowych. Rozdział ten opracowany został w oparciu o czyny wojenne rosyjskich i przede wszystkim radzieckich podwodników, którym równych nie ma na świecie. Książkę zamyka rozdział o podwodnikach naszej ludowej Marynarki Wojennej. Niezwykle cennym uzupełnieniem bogatej i z ogromną skrupulatnością opracowanej treści — są bardzo liczne i doskonale dobrane zdjęcia oraz rysunki włącznie z planszą przedstawiającą przekrój nowoczesnego okrętu podwodnego.

DRUGA WACHTA — M. Sumińskiego i T. Domaniewskiego (,,Książka i Wiedza" 1951, str. 85, cena 3.20 zł) — jest opowiadaniem — reportażem z życia szkolnego jachtu Ligi Morskiej — s/y ,,Młoda Gwardia". Książka ta łączy w sobie wątek powieściowy z reportażem o autentycznych wypadkach i autentycznych ludziach. Stanowi ona ambitną próbę zasilenia działu literatury, który nazwalibyśmy ,,sportowo - morskim", najbardziej zresztą dotąd zaniedbanego. Książka daje niekłamany obraz pracy na morzu, na pokładzie szkolnego jachtu żaglowego. Wszystkie czynności załogi opisane są rzecz oczywista — z całą wiernością, a próba analizy zetempowskiego życia kolektywu żeglarskiego, to jeszcze jeden plus dla wartości dydaktycznej książki. Dla naszej redakcji szczególnie miłym wydał się fragment mówiący o jednym chłopcu z załogi, synu małorolnego chłopa, dla którego pismo ,,Młody żeglarz" było pierwszym pomocnikiem w kształceniu teoretycznym. Wydaje się nam jednak, że autorzy zbyt nieśmiało rozprawili się z przedwojennym elitarnym ,,jachtingiem", aby przez to samo wyraźniej przedstawić sport żeglarski w Polsce Ludowej, jego charakter i cele.

PONIŻEJ ZAMIESZCZAMY DALSZY CIĄG SPISU BIBLIOGRAFICZNEGO KSIĄŻEK O TEMATYCE MORSKIEJ. PIERWSZA CZĘŚĆ SPISU UKAZAŁA SIĘ W N-RZE POPRZEDNIM.

Marty André — DNI CHWAŁY NA MORZU CZARNYM. Tłum. z franc. H. Lewicka. Warszawa 1950, ,,Książka i Wiedza". Str. 110, cena zł 3.60.

Meissner Janusz — SZEŚCIU Z ,,DARU POMORZA". Powieść. Warszawa 1950. Wyd. ,,Prasa Wojskowa". Str. 351, cena zł 10.—

Meissner Janusz — S/t ,,SAMSON" WYCHODZI W MORZE. Powieść. Warszawa 1951, ,,Książka i Wiedza". Str. 350, cena zł 7.80.

Męclewski K. A. — RATOWNICTWO MORSKIE. Warszawa 1951. Wydawnictwo Ligi Morskiej. Str. 63, zł 2,20.

Muratow M. — KU DALEKIM WYBRZEŻOM. Opowiadanie o dawnych podróżach Rosjan. Przekład z ros. Jadwigi Kopciowej. Warszawa 1950, ,,Książka i Wiedza". Str. 330, zł 8.40.

Muratow M. — KAPITAN GOŁOWNIN. Tłum. z ros. Alfred Liebfeld. Warszawa 1950, ,,Książka i Wiedza". Str. 326, zł 9.—

Musiakow P. — STERNIK. Opracował Z. Grabowski. Warszawa 1951, Wyd. Ligi Morskiej. Str. 23, zł 1.—

Nowikow — Priboj A. — KAPITAN PIERWSZEJ RANGI. Tłum. z ros. Jerzy B. Rychliński. Warszawa 1950, ,,Książka i Wiedza". Str. 399, zł 14.50.

Obidziński Roman — POD UROKIEM MASZYNY. Gdańsk, 1951, ,,Wydawnictwa Morskie". Str. 24, zł 1.75.

Paustowski K. — OPOWIEŚĆ PÓŁNOCNA. Tłum. z ros. N. Drucka. Warszawa 1951, ,,Książka i Wiedza". Str. 157, zł 4.—

Paustowski K. — OPOWIADANIA. Tłum. z ros. N. Drucka. Warszawa, ,,Książka i Wiedza". Str. 199, zł 6.—

Piniegin N. — GEORGIJ SJEDOW. Warszawa 1951. ,,Książka i Wiedza". Str. 382, zł 14.50.

Piskorski Czesław — SKARBY DZIWNOWSKICH WÓD. Warszawa 1951, Wyd. Ligi Morskiej. Str. 88, zł 2.95.

Płatow L. — ARCHIPELAG ZNIKAJĄCYCH WYSP. Tłum. z ros. Jerzy B. Rychliński. Warszawa 1950, ,,Nasza Księgarnia". Str. 183.

Popiel J. — ŚLEDŹ. Warszawa 1950, ,,Książka i Wiedza" Str. 99, zł 6.50.

Punczenok Aleksy — MORSKA PIECHOTA. Powieść. Tłum. z ros. Jan Miller. Warszawa 1950, Wyd. „Prasa Wojskowa". Str. 123 zł 4.35.

Rudnicki Andrzej — RYBY I ICH ŻYCIE. Warszawa 1951. Str. 72, zł 2.70.

Rybakow Anatol — KORDZIK. Tłum. z ros. Zofia Łapiska. Warszawa 1951, „Nasza Księgarnia". Str. 231, zł 2.25.

Sierecki Sławomir — STRAŻNICY MORZA. „Wydawnictwa Morskie". Gdańsk 1951. Str. 47, zł 3.—

Simakow W. J. — GIMNASTYKA MARYNARZA. Tłum. z ros. Józef Wójcicki. Warszawa 1951, Wyd. Ligi Morskiej. Str. 56, zł 2.30.

Skoszkiewiczowie J. i J. — NAJNOWSZE METODY POŁOWÓW RYB W ZSRR. Gdańsk 1951. „Wydawnictwa Morskie". Str. 96, zł 7.50.

Sokołow - Mikitow J. — BIAŁE BRZEGI. Tłum. z ros. R. Kinle. Warszawa 1950. Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza. Str. 128.

Sokołow - Mikitow J. — OCALENIE OKRĘTU. Tłum. z ros. M. Kinle. Warszawa 1950, Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza. Str. 124.

Sołowiew Georgij — TRUDNY REJS. Tłum. z ros. J. Nosowicz. Warszawa 1951, „Czytelnik". Str. 137, zł 5.—

Staniukowicz K. — MORSKIE OPOWIADANIA. Tłum. z ros. R. Niewiadomski. Warszawa 1950, „Nasza Księgarnia". Str. 246, zł 8.50.

Stiepanow A. — PORT ARTUR. Powieść historyczna. Tłum. z ros. A. Galis. Warszawa 1950, Wyd. „Prasa Wojskowa". Tom I str. 632, zł 20,70.

Sumiński M. i Woysznisowa — ŻEGLARSKIE ZWYCIĘSTWO. Warszawa 1951, „Nasza Księgarnia". Str. 76, zł 6.50.

SZKOLENIE MASOWE I SPORTY WODNE W LIDZE MORSKIEJ. Warszawa 1951. Wydawnictwo Ligi Morskiej. Str. 24.

Tołstoj Lew — OPOWIADANIA SEWASTOPOLSKIE. Tłum. z ros. Jerzy Wyszomirski. Warszawa 1950. Wyd. „Prasa Wojskowa". Str. 167, zł 4.80.

Walicki F. J. — „ISKRĄ" DO LENINGRADU. Warszawa 1950. Wyd. „Prasa Wojskowa". Str. 54, cena zł 2,70.

Weeding A. — OCEAN LODOWATY WZYWA. Przygody małej i wielkiej wyprawy. Tłum. z niemiec. Maria Leśniewska. Warszawa 1951. Wyd. MON. Str. 163, zł 4.85.

Wojewodin i Ryss — SZTORM. Powieść. Tłum. M. Wisłowska. Warszawa 1950. Wyd. „Prasa Wojskowa". Str. 389, zł 8.80.

Wojtusiak R. — W MORSKIEJ TONI. Warszawa 1950. Państw. Zakł. Wyd. Szkolnych. Str. 169, zł 6.90.

Wsiewołżski J. — OKRĘTY ODPŁYWAJĄ. Tłum. z ros. H. Rogalowa. Warszawa 1951, Wyd. MON. Str. 294, zł 7.05.

Verne Juliusz — DZIECI KAPITANA GRANTA. Tłum. z franc. I. Rogozińska. Warszawa 1951. „Nasza Księgarnia". Str. 248, zł 12.—

Verne Juliusz — 20.000 MIL PODMORSKIEJ ŻEGLUGI. Tłum. z franc. B. Kielski. Warszawa 1950/51. „Nasza Księgarnia". Tom I str. 235. Tom II str. 255, zł 9.60.

Zbiorowe: MARYNARKA RADZIECKA NA STRAŻY GRANIC ZSRR. Tłum. z ros. Warszawa 1950. Wyd. „Prasa Wojskowa". Str. 206, zł 5.60.

Zbiorowe: ZEW MORZA. Opowiadania. Tłum. z ros. Warszawa 1950. Wyd. „Prasa Wojskowa". Str. 314, zł 8.70.

Zbiorowe: OBNIŻYĆ KOSZTY EKSPLOATACJI STATKÓW. Gdańsk 1951, „Wydawnictwa Morskie". Str. 52, zł 4,50.

Zołotowski Konstanty — PODWODNI ŻOŁNIERZE. Tłum. z ros. Wacław Biliński. Warszawa 1951. „Książka i Wiedza". Str. 130, zł 4.40.

Zinger Maks — BOHATER ZWIĄZKU RADZIECKIEGO I. A. KOŁYSZKIN. Tłum. z ros. T. Jakubowicz. Warszawa 1950. Wyd. „Prasa Wojskowa". Str. 52, zł 1.50.

Zonin Aleksander — MORSKA BRAĆ. Tłum. z ros. M. L. Bielicki. Warszawa 1950. Wyd. „Prasa Wojskowa". Str. 292, zł 10.20.

Żitkow Borys — HISTORIE MORSKIE. Opowiadanie. Tłum. N. i K. Gałczyńscy. Warszawa 1950. Wyd. „Czytelnik". Str. 180, zł 6.—

OD WYDAWCY

Począwszy od 1 stycznia 1952 r. wydawane dotychczas oddzielnie czasopisma „Morze" i „Młody Żeglarz" ukazywać się będą jako połączone czasopisma miesięczne. W związku z tym cena nowego miesięcznika ulegnie zmianie i w prenumeracie wynosić będzie: kwartalnie zł 5,40; półrocznie zł 10.80; rocznie zł 21.60.

Dotychczasowe przedpłaty na prenumeratę „Morza" i „Młodego Żeglarza" na rok 1952 zaliczone zostaną na poczet prenumeraty połączonego miesięcznika i na okres zależny od wysokości tych przedpłat.

Przypominamy, że wpłaty na poczet prenumeraty I kwartału 1952 nowego pisma winny być dokonane najpóźniej do 15 grudnia 1951. Wpłaty dokonane po tym terminie zaliczane będą na okres późniejszy.

Należność na prenumeratę można wpłacać u listonoszy, w każdym urzędzie pocztowym lub na konto PPK „Ruch" w PKO I-16846/110 Centralna Ekspedycja PPK „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12.

Nadmieniamy, że komplet numerów „Młodego Żeglarza" (od nr 1 — 12) z roku 1951 należy zamawiać bezpośrednio w administracji „Wydawnictw Morskich", Gdańsk, Wały Piastowskie 24. Cena rocznika 1951 „Młodego Żeglarza" wynosi 9.50 zł. Zamówienia zarówno na pojedyncze numery wsteczne jak i na komplety roczne wykonane zostaną niezwłocznie po uprzedniej wpłacie należności na nasze konto w PKO Gdynia, Nr XI-55400/431. Posiadamy także rocznik 1950 r. w cenie 9.— zł.

„Wydawnictwa Morskie"

ADRES REDAKCJI: Gdańsk, Wały Piastowskie 24, tel. 320-70, wewn. 324.
ADRES ADMINISTRACJI: Gdańsk, Wały Piastowskie 24, tel. 320-70, wewn. 332.
Delegatura w Warszawie: ul. Widok 10, tel. 705-29.
Czasopismo zalecone do bibliotek szkolnych od kl. 7 pismem Ministerstwa Oświaty Nr. OC-441/51 L. dz. Prop. 761/51 z dnia 19 lipca 51.
Zakłady Wklęsłodrukowe i Introligatorskie RSW „Prasa" — Warszawa —

Podpisano do druku 7. XII. 1951. — 2-B-45691

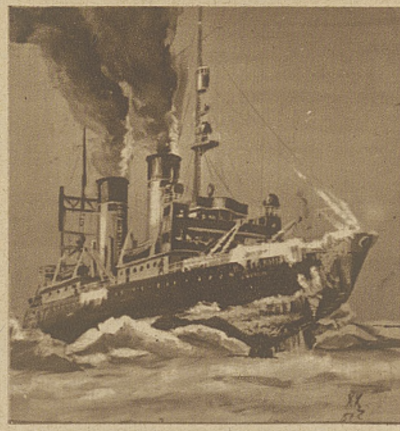
MŁODY ŻEGLARZ

GRUDZIEŃ 1951 — nr 12

Młodzieżowe pismo popular.-szkol.

LIGI MORSKIEJ

REDAGUJE ZESPÓŁ



Lodołamacz radziecki „Stalin"
mal. S. Woźniak

TREŚĆ NUMERU:

FOTOGRAFIE: M. Syrowatko, J. Uklejewski, T. Wański, K. Komorowski, H. Łączyński, M. Pilarski, T. Jasiński, M. Pluciński, CAF, SIB, archiwum „Młodego żeglarza". ILUSTRACJE: E. Karłowski, S. Woźniak, S. Sierecki, J. Dałkiewicz, M. Pluciński, T. Piskorzyński.

RUDOWĘGLOWCE

(plansza do artykułu na str. 11)

Obok: wycinek kadłuba rudowęglowca w przekroju. Widoczne zbiorniki szczytowe, obszerne luki oraz specjalnej konstrukcji pokrywy stalowe umożliwiające szybkie, automatyczne otwieranie lub zamykanie luków. Poniżej: przekrój rudowęglowca z ładunkiem węgla (zbiorniki szczytowe puste) i z rudą (zbiorniki szczytowe napełnione).

